COMPTE RENDU OFFICIEL

DES

DÉBATS

DE LA

CHAMBRE DES COMMUNES

DU

CANADA

DEUXIÈME SESSION—TREIZIÈME LÉGISLATURE

9-10 GEORGE V, 1919

EN CINQ VOLUMES

I: pages 1-1065. II: pages 1067-2186. III: pages 2187-3321.
IV: pages 3323-4141. V: pages 4143-4869.

VOLUME CXXXV

DU PREMIER JOUR D'AVRIL AU CINQUIÈME JOUR DE MAI 1919

Publications gouvernementales
Bibliothèque Champlain
Université de Moncton
Moncton, N.-B., CANADA



OTTAWA
J. DE LABROQUERIE TACHÉ
IMPRIMEUR DE SA TRÈS EXCELLENTE MAJESTÉ LE ROI
1920

CANADA

Débats des Communes

COMPTE RENDU OFFICIEL

CHAMBRE DES COMMUNES.

Présidence de l'hon. EDGAR N. RHODES.

Mardi, 1er avril 1919.

La séance est ouverte à trois heures.

DEPOT D'UN DOCUMENT.

Par l'hon. M. MEIGHEN: Etat indiquant la moyenne du nombre de constables appartenant au corps de la police fédérale pour 1918.

1re LECTURE

De deux projets de loi émanant du Sénat:

Le 1er (bill n° 43), tendant à faire droit à John Edwin Scott;

Le 2e (bill n° 44), tendant à faire droit à Claudius Henry Sherk.

SOLDATS CONDAMNES AUX TRAVAUX FORCES.

L'hon. M. MURPHY: Dans le but de poser une question, puis-je appeler l'attention du premier ministre intérimaire sur le câblogramme suivant paru hier même dans le "Star" de Montréal:

Londres, 32 mars. Dépêche de l'agence Reuter). Le nouveau bill de l'armée décrète que les membres des forces impériales enrôlés dans le Dominion et condamnés aux travaux forcés ne sont pas obligés de purger leur sentence dans le Royaume-Uni, ainsi qu'il a été invariablement prescrit jusqu'ici pour les soldats, mais dans les Dominions où ils s'étaient enrôlés.

Comme en-tête de cette dépêche, le "Star", place ces mots sarcastiques: "C'est trop d'honneur à nous faire." Puis-je demander si le Gouvernement est en mesure de dire à cette Chambre si le pays doit servir de déversion pour tous les criminels qui demeureront ainsi à la charge de l'Etat pour le reste de leur vie, aux frais des contribuables canadiens, ou bien encore est-ce là un aperçu significatif de la nouvelle situation créée au Canada dans le cabinet de guerre impérial et dans le cabinet des gouvernements

L'hon. sir THOMAS WHITE (premier ministre intérimaire): Je n'ai pas vu l'article et je n'ai aucun renseignement officiel sur le sujet dont il est question.

3e LECTURE

De trois projets de loi:

Le 1er (bill n° 10), présenté par l'honorable M. Meighen, tendant à modifier la loi sur l'arpentage des terres fédérales;

Le 2e (bill n° 29), présenté par l'honorable M. Reid, tendant à modifier la loi des chemins de fer, en ce qui concerne l'élimination des passages à niveau;

Le 3e (bill n° 30), présenté par l'honorable M. Reid, tendant à modifier la loi sur les accidents du travail dans les services de l'Etat.

DISCUSSION DU PROJET DE LOI RELATIF A LA GARANTIE DES EMPRUNTS POUR L'ACHAT DE GRAIN DE SEMENCE.

Le projet de loi (bill n° 24), déposé par l'honorable M. Meighen, relatif à la garantie des emprunts pour l'achat de grains de semence, est lu une 2e fois et la Chambre siège en comité général pour la discussion des articles.

Sur l'article 3, (le ministre peut garantir le remboursement des avances).

L'hon. M. MURPHY: Ces conventions sont-elles uniformes ou peuvent-elles varier dans certains cas, et dans l'affirmative, sous quelle forme?

L'hon. M. MEIGHEN (ministre de l'Intérieur): Jusqu'à maintenant j'ai fait une seule convention avec l'association des banquiers au nom de toutes les banques. D'après moi il ne serait jamais légal de faire une convention avec une banque plus favorable qu'avec une autre.

M. BUREAU: L'article signifie-t-il qu'il y aura une différence de 2 p. 100 entre l'intérêt payé par le Gouvernement et l'intérêt payé par le cultivateur?

L'hon. M. MEIGHEN: Non. En faisant un prêt à un cultivateur, la banque ne peut pas exiger plus de 7 p. 100. Si la banque ne peut pas obtenir le remboursement et de-

mande au Gouvernement de payer, le Gouvernement n'est obligé de payer que 5 p. 100.

(L'article est adopté.)

Sur l'article 4 (commission sur perception).

M. BUREAU: Une commission de 1 p. 100 sur le montant prêté et 7 p. 100 d'intérêt, cela fait 8 p. 100.

L'hon. M. MEIGHEN: Non, cela veut dire que sur tout l'argent qu'elle perçoit la banque recevra 8 p. 100, mais le cultivateur ne paiera que 7 p. 100. Le Gouvernement paie 1 p. 100 pour les frais de perception. C'est un encouragement donné à la banque pour percevoir l'argent et pour débarrasser autant que possible le Gouvernement de la question.

M. BUREAU: Le Gouvernement paie 1 p. 100 dans tous les cas. Supposons qu'un cultivateur emprunte de l'argent à une banque et donne son billet, quand le cultivateur rembourse son argent, la banque reçoit 1 p. 100 en plus de l'intérêt exigé du cultivateur et ce 1 p. 100 est payé par le Gouvernement.

L'hon. M. MEIGHEN: C'est cela même.

M. CAHILL: La dernière fois que le bill a été soumis à la Chambre, j'ai entendu le ministre dire qu'il prendrait en considération l'opportunité de limiter le montant à avancer.

L'hon. M. MEIGHEN: Lorsque le bill a été précédemment soumis au Parlement j'ai déclaré, en réponse à une proposition de l'honorable député de Queen-et-Shelburne (M. Fielding) tendant à fixer une limite à la somme que le Trésor pourra avancer dans tous les cas pour l'achat des grains de semence, que j'étudierais la question pour m'assurer si ce plan serait praticable. Le contrôleur du département des finances que j'ai consulté, m'a informé que le plan serait impraticable, puisque la somme varie selon les circonstances. Elle peut être insignifiante une année et l'année suivante il sera nécessaire d'affecter un demi-million à cette fin. En 1916, l'année qui a suivi la récolte phénoménale de 1915, le Gouvernement n'a pas avancé un seul sou de ce chef aux concessionnaires de terres publiques ne possédant pas leurs titres. En 1917, nous avons avancé une somme de 72,757 piastres et 370,000 piastres en 1918. Antérieurement à 1915, je ne sais pas au juste les sommes qui ont été avancées aux colons ne possédant pas leurs titres de propriété; en tout cas, le Gouvernement a avancé des millions. Il serait donc nécessaire de fixer une somme maximum et cela ne servirait absolument à rien, je ne me rends pas compte à quoi cela servirait, pour la bonne raison que nous n'avons aucun principe pour nous guider en l'occurrence.

Or, si pour une raison ou pour une autre les demandes de secours excédaient la somme maxima fixée par le Parlement, dans le cours d'un exercice financier, je ne vois pas comment le Gouvernement pourrait refuser, même s'il était nécessaire d'avoir recours à des mandats signés du Gouverneur général.

M. CAHILL: Aux termes de cette loi, le département a le privilège de débourser tous les deniers publics qu'il voudra. Or, puisque le Parlement siège toujours avant ou après la saison des récoltes, je ne crois pas que ce soit trop demander si nous exigeons que le département soumette au Parlement des prévisions approximatives des sommes qu'il sera probablement appelé à débourser au cours de la prochaine saison. La présente résolution a trait à la prochaine récolte et l'on est passablement au fait, à l'heure qu'il est, de la situation dans les régions qui pourraient être appelées à profiter des bénéfices de la loi. Le département est assurément en mesure de dire à cette heure s'il sera nécessaire de débourser un ou dix millions pour l'achat de grain de semence. Si la récolte avait manqué l'année dernière, le département aurait évidemment besoin d'obtenir un crédit plus considérable. Il est très facile d'insérer dans le projet de loi une disposition décrétant que le département sera obligé de prévoir chaque année les sommes dont il aura besoin, attendu que le Parlement siège toujours avant ou après la saison des récoltes.

L'hon. M. MEIGHEN: Je n'éprouverais certainement pas la moindre difficulté à fixer une somme maxima pour l'exercice courant. A mon avis, la somme que le département sera appelé à débourser cette année ne dépassera pas 500,000 piastres. Mais, l'honorable député nous demande de fixer une somme maxima qui pourait s'appliquer à chaque année.

M. CAHILL: Pas du tout.

L'hon. M. MEIGHEN: Voilà quelle serait la signification d'une disposition à cet effet dans le bill, puisqu'il autorise le département à faire ces déboursés chaque année. Je n'ai pas le moindre doute qu'il se-

rait possible de prévoir la somme à débourser de ce chef, si l'honorable député soulève la question chaque année devant le Parlement. Il est inutile, toutefois, de songer à insérer une disposition de cette nature dans le projet de loi, car il faudrait ensuite le modifier à chaque session.

M. CAHILL: Le département des chemins de fer prévoit chaque année les sommes qu'il déboursera pour l'administration des chemins de fer de l'Etat. Je ne vois donc pas pour quelle raison le ministère de l'Intérieur ne serait pas en mesure de faire comme les autres ministères et d'insérer dans le présent bill une disposition l'obligeant à fixer chaque année les sommes de crédit nécessaire.

M. TOBIN: Je suis surpris de voir que le Gouvernement paie une commission de 1 p. 100 pour la perception de ces avances aux cultivateurs de l'Ouest. A ma connaissance, les banques ne chargent jamais plus que ¼ p. 100. Est-ce que le ministre a conclu cet arrangement avec l'association des banquiers?

L'hon. M. MEIGHEN: Oui. Je serais des plus surpris que l'on m'accuse d'avoir fait preuve de trop de générosité sous ce rapport. J'ai eu toutes les difficultés au monde pour obtenir cet arrangement de 1 p. 100. Or, je soutiens que si le Gouvernement pour rentrer dans les fonds qu'il a avancés pour l'achat des grains de semence en payant cette commission de 1 p. 100, ce sera la plus grande économie qui ait jamais été réalisée dans aucun des départements de l'administration publique.

M. TOBIN: Si le ministre voulait bien se consulter avec le ministre des Finances, je suis certain que ce dernier dirait aux banques de se contenter d'une commission de ¼ p. 100 et peut-être même de ⅒ p. 100.

L'hon. M. MEIGHEN: L'honorable député ne se rend pas compte qu'il s'agit de perceptions qui sortent de l'ordinaire. J'ai formé le projet d'intéresser les banques à la perception de ces sommes au lieu d'établir dans toutes les parties du pays des agences pour opérer la rentrée de ces deniers publics.

Les banques touchent un intérêt de 5 p. 100 sur les sommes qu'elles avancent aux cultivateurs mais qu'elles ne peuvent se faire rembourser. J'ai le droit d'affirmer qu'elles perdent de l'argent sous ce rapport. Les banques ne seraient pas en mesure de faire longtemps des affaires de cette façon, de sorte que nous leur avons accordé cet appât, afin d'assurer la perception de la plus grande partie de ces sommes par les banques elles-mêmes tout en permettant au Gouvernement de réaliser en conséquence des économies appréciables.

J'espère bien qu'il ne sera pas nécessaire de porter la chose à plus de 1 p. 100 et, si nous réussissons, je m'estimerai très heureux.

M. TOBIN: L'explication de mon honorable ami me surprend beaucoup. Les banques, dit-il ont le droit d'exiger 5 p. 100.

L'hon. M. MEIGHEN: Je n'ai pas dit cela.

M. TOBIN: Que dit le ministre?

L'hon. M. MEIGHEN: Je n'ai pas dit 5 p. 100.

M. TOBIN: D'intérêt?

L'hon. M. MEIGHEN: Oh! oui. Là où elles ont 5 p. 100 sur l'avance, elles ne touchent rien pour l'encaissement, attendu qu'elles n'encaissent pas. Elles ont 5 p 100 lorsqu'elles ont recours à la garantie du Gouvernement. Pour nous, c'est 5 p. 100 que nous payons, et nous avons à redemander aux cultivateurs cet intérêt. Nous voulons que ce pour-cent soit aussi faible que possible, et c'est pourquoi nous disons à la banque: "Chaque fois que vous opérerez l'encaissement, nous vous verserons 1 p. 100 de plus".

M. TOBIN: Je ne crois pas que l'honorable ministre ait amélioré sa cause, puisque les banques ne sont comptables à l'Etat que des perceptions qu'elles effectuent, perceptions sur lesquelles elles ont le droit de retenir 1 p. 100. Ce pour-cent dépasse la proportion que le commun des hommes d'affaires du pays payent sur tout recouvrement.

Quelques DEPUTES: Oh! non.

M. TOBIN: On me conteste la chose; mais je dirai bien à ceux-là qui disent non que, dans mon entourage et dans presque toutes les petites villes où les banques ont des succursales, tout ce que l'on demande aux commerçants pour le recouvrement de traites ou billets, c'est ¼ p. 100, et ceux qui, dans cette Chambre, appartiennent au commerce, me donneront, je le pense, raison sur ce point.

M. BUREAU: A qui appartiendra-t-il de décider si l'avance sera consentie? A la banque ou au ministre?

L'hon. M. MEIGHEN: Voici la marche que l'on suivra. Le solliciteur s'adresse à l'agent des terres fédérales du district dans

lequel se trouve la terre donnant lieu à l'avance et l'agent certifie la demande d'un prêt, laquelle contient tous les détails relatifs à la superficie de cette terre et à la quantité de grains de semence à fournir. Quand la demande est ainsi certifiée, il n'a plus qu'à se rendre à la banque pour y toucher les fonds en donnant la garantie prévue.

M. CRONYN: Le ministre a-t-il pensé à restreindre la quantité de semence qui sera donnée à chacun ou à chaque quart de section?

L'hon. M. MEIGHEN: Nous verrons à cela par les règlements à établir, selon que la loi les aura prévus. L'agent saura si on lui demande des grains de semence en quantité plus considérable qu'il n'est besoin, et ce sera de sa part un délit s'il demande des grains de semence pour d'autres fins que celles dont il aura fait mention.

M. TOBIN: En vendant du grain aux cultivateurs, le Gouvernement en arrêtera-t-il le prix? Quels sont les prix que l'on paie pour les différentes sortes de grains de semence?

L'hon. M. MEIGHEN: Aux termes de ce projet de loi, un cultivateur peut se procurer où il lui plaît la semence dont il a besoin. Mais le ministre de l'agriculture est autorisé à en fournir aux municipalités qui, à leur tour, la passent aux cultivateurs. Le ministère de l'Agriculture recueille cette semence par les soins d'un personnel dont il dispose, et il en fait l'examen au point de vue de ses qualités germinatives, de sa pureté, etc., puis il la vend à la municipalité au prix coûtant, plus la somme que nous pouvons avoir dépensée à l'occasion des démarches faites pour l'obtenir et la municipalité, je le présume, vend cette semence aux cultivateurs au prix qu'elle lui coûte à elle-même.

M. CAHILL: Le ministre voudrait-il bien nous dire l'inconvénient qu'il peut y avoir à poser une limite?

L'hon. M. MEIGHEN: Je l'ai déjà mentionné plusieurs fois, et je ne peux que me répéter. Je ne vois aucun but à atteindre par là, puisque, dans le cas où l'Etat possède lui-même une terre à l'égard de laquelle personne autre ne peut faire de prêt, faute de pouvoir prendre une garantie, il faut qu'il avance les fonds et fournisse la semence plutôt que de laisser cette terre non ensemencée. Comme personne autre ne peut faire cette avance, il faut bien que nous la fassions. Si nous posions une limite et que cette limite soit insuffisante, il faudra nécessairement la dépasser. A quoi bon, alors, restreindre notre action?

M. du TREMBLAY: Je crois avoir entendu dire au ministre que la demande d'un prêt est soumise à l'agent, lequel décide s'il l'accordera ou s'il la refusera. Le Gouvernement, il est vrai, est responsable de tout ce que fait son agent, mais il n'existe aucun contrôle à exercer sur celui-ci. Ne vous semble-t-il pas que toute l'affaire est dans les mains de l'agent. Je croirais opportun, pour ma part, d'établir un contrôle des actes de ces agents, dont quelques-uns témoigneront d'un zèle excessif, pendant que d'autres manifesteront de l'apathie, leur intérêt demandant peut-être de la couleur politique de celui qui fait la demande. Il faudrait, à mon sens, modifier cette disposition de manière à nous assurer un certain contrôle sur l'agent et préciser les conditions auxquelles cette avance sera obtenue de la banque. Comme c'est là, on donne à l'agent des pouvoirs beaucoup trop étendus.

L'hon. M. MEIGHEN: Il va sans dire que l'agent est le principal intermédiaire entre le ministère et le cultivateur, parce qu'il sait ce qui se passe dans la région. Il est là comme fonctionnaire de confiance du ministère. C'est sous sa responsabilité que l'on impose tous les jours des devoirs aussi importants que celui-ci et qui comportent autant de risque pour le ministère. Tout cultivateur qui croit avoir été traité injustement peut en appeler à l'inspecteur ou au commissaire des terres fédérales. Ces appels sont soumis au sous-ministre et finalement à moi-même.

M. TOBIN: En vertu de quel article de loi a-t-il droit d'en appeler?

L'hon. M. MEIGHEN: Son droit est celui de tout citoyen libre dans ce pays. S'il est traité injustement par un fonctionnaire du ministère il peut en appeler au chef du ministère. Il n'a pas besoin de faire spécifier ce droit ici, car il le possède déjà. Il y a, en outre, la restriction que voici: La banque ne tient à prêter de l'argent que si l'emprunteur en a besoin et s'attend à avoir une récolte qui puisse représenter une garantie. La banque n'a rien à y gagner. Si elle ne retire pas son argent, elle le perdra. Voilà une garantie supplémentaire pour le Gouvernement. De fait, c'est par ce moyen-là qu'on a réussi à procurer du grain de semence aux cultivateurs dans le passé; ce sont nos fonctionnaires qui ont décidé de l'adopter et l'ont adopté dans tous les cas depuis vingt ans ou même

depuis cinquante ans. Il n'y a de nouveau, ici, que le procédé d'après lequel l'argent est fourni.

M. du TREMBLAY: Le Gouvernement a-t-il perdu de l'argent en agissant d'après ce système dans le passé? Je pense qu'il en a perdu.

L'hon. M. MEIGHEN: Il existe encore des prêts que nous avions consentis dès 1915 en acceptant, comme garantie, des terrains dont les possesseurs ne détenaient pas encore les titres; mais nous détenons nous-mêmes ces terrains et leurs titres, en attendant le remboursement de l'argent, et voilà pourquoi il n'y a pas eu de perte de ce chef. J'ai promis à la Chambre de lui fournir des détails au sujet de l'argent déboursé en 1915. La dernière fois que le projet de résolution fut délibéré, j'ai estimé que sur les 12 millions avancés, cette année-là, pour la fourniture de grain de semence, nous avions retiré de 8 millions à 8,500,000 piastres. Voici ce qui en est d'après les chiffres. Le total prêté à cette fin était de 12,309,607.36 piastres dont 7,560,760 piastres pour fourniture de grain de semence, et 4,748,846 piastres à titre de secours. On voudra bien se rappeler que celà concernait indifféremment les terrains pour lesquels les titres avaient ou n'avaient pas été émis, parce que, cette année-là, la difficulté de la situation nous ayant obligés à étendre nos opérations, nous avons prêté sur des terrains pour lesquels les titres avaient été émis, et nous avons avancé tout l'argent qu'il fallait pour assurer la fourniture de grain de semence. Sur les 12,309,000 piastres, nous avons perçu, jusqu'au 28 février dernier, tant en capital qu'en intérêt, 9,095,753.13 piastres, de 8,415,226.83 piastres à titres de capital. La différence à percevoir est de 3,894,380 piastres, et cette différence 2,007,998 piastres qui ont été avancés à titre de secours et non pour fourniture de grain de semence. Sur les 7,500,000 piastres avancés pour fourniture de grain de semence, il ne reste plus que 1,386,382 piastres à percevoir, et nous nous attendons à percevoir à peu près toute cette somme l'automne prochain.

Sur l'article 5 (ordonnances et règlements.)

M. BUREAU: Je n'ai guère eu le temps d'étudier ce bill, mais voici ce que j'y trouve:

> Le gouverneur en conseil pourra, à son gré, rendre les ordonnances et faire les règlements qu'il jugera nécessaires pour donner plein et entier effet aux dispositions de cette loi.

Quelles sont les dispositions de la loi? Abstraction faite de l'article concernant l'interprétation, la loi dit que le ministre pourra conclure avec la banque une entente en vertu de laquelle celle-ci pourra avancer de l'argent au cultivateur ou au concessionnaire, à un intérêt de pas plus de 7 p. 100; puis, que le ministre pourra garantir le prêt, à condition que le Gouvernement n'ait pas à payer plus de 5 p. 100. Le deuxième article dit que la banque aura droit à un pour cent à titre de frais de perception. Telles sont les dispositions du bill. Nous conférons au ministre le droit de conclure avec la banque une entente d'après laquelle elle pourra avancer de l'argent, et d'après laquelle aussi le ministre pourra lui allouer un pour cent. L'article 5 confère au ministre le droit de faire ce que fait le Gouvernement depuis quelques années et contre quoi nous n'avons cessé de protester.

Il signifie qu'on aura recours aux décrets ministériels pour gouverner, pour déterminer le mode d'après lequel les demandes devront se faire, pour déterminer la force du billet et de la garantie, ou pour déterminer la garantie même à fournir à la banque, ou pour toute autre fin. En outre, on cherche à nous faire avaler le décret ministériel C.P. 2472.

J'ignore ce que contient ce decret n° 2472 et je défie tout député et le ministre lui-même de s'y retrouver dans la masse de décrets qui ont été adoptés. Par simple déférence pour la Chambre on aurait dû lui communiquer une copie de ce décret pour que nous en prenions connaissance. Quand un décret est mentionné dans un bill, le greffier devrait en être informé; il pourrait alors faire des recherches et retirer de l'amoncellement celui que les députés sont invités à approuver. Je ne retiendrai pas la Chambre plus longtemps et je me bornerai à renouveler ma protestation de l'an dernier, contre cette tendance à gouverner le pays au moyen de décrets ministériels.

C'est simplement du camouflage que de dire que le Gouverneur en conseil sera autorisé à faire des règlements pour donner effet aux dispositions de la loi. Quelles sont ces dispositions? Le bill autorise la banque à exiger 1 pour 100 pour frais de perception et permet au ministre de faire avec la banque un traité garantissant le remboursement, pourvu que le taux de l'intérêt ne dépasse pas 7 pour 100. J'aimerais à savoir si ces règlements et ordonnances seront d'une nature générale et si le concessionnaire qui remplit les conditions exigées aura droit d'obtenir de l'argent de la banque. Aux termes du bill, non seulement le Gouverneur en conseil peut faire des rè-

glements pour donner effet aux dispositions de la loi, mais aussi pour pourvoir aux cas qui peuvent se produire et que la loi ne prévoit pas.

Pour ma part, j'aimerais autant revenir à l'ancienne manière et de tout laisser entre les mains du ministre de l'Intérieur; ce serait plus conforme à ses goûts et à sa manière d'agir à l'égard de la Chambre. Qu'il fasse adopter un décret par le conseil, et qu'il agisse à sa guise, au lieu de venir ici avec un bill, qui n'en est pas un en réalité, et dire: Messieurs, nous vous demandons la permission d'adopter une loi. Dans le projet qui est déposé, il n'y a rien concernant l'objet principal du bill qui est de permettre aux concessionnaires d'obtenir de l'argent de la banque; il n'y a rien, non plus, qui garantisse que tous les colons qui s'adresseront à la banque seront traités de la même manière. C'est ce que je voudrais faire mettre dans la loi, car, comme beaucoup d'autres, j'ai des raisons de croire que le même traitement ne sera pas accordé à tout le monde.

M. McCREA: Il est dit dans le bill que le concessionnaire qui obtiendra de l'argent paiera un intérêt ne dépassant pas 7 pour 100. Le bill accorde de plus aux banques, 1 pour 100 pour frais de perception, ce qui fait un total de 8 pour 100 que les banques recevront pour venir charitablement en aide aux cultivateurs. Beaucoup de gens sont d'opinion que les banques sont les institutions les plus favorisées du Canada. On parle beaucoup en ce moment de l'aide que le Gouvernement accorde aux classes ouvrières auxquelles on promet des journées de travail plus courtes et des salaires plus élevés. Quand il s'agit des cultivateurs, on prétend être prêt à tout faire pour l'agriculture, mais ce n'est pas se montrer bien généreux que d'obliger un concessionnaire à payer 8 pour 100 sur l'argent qu'on lui avance pour acheter des grains de semence.

Permettez-moi de consacrer quelques instants à exposer ma manière de voir sur cette question. Il serait temps que le Parlement s'intéressât à une classe de la population dont il s'occupe très peu, parce qu'il suppose, probablement, qu'elle réalise de forts bénéfices. Pour les besoins de la discussion, je diviserai les industries du pays en quatre groupes: premièrement, le transport par terre et par eau; deuxièmement, l'industrie agricole; troisièmement, les manufactures; quatrièmement, les banques. Mon intention n'est pas d'étudier la situation de ces quatre groupes telles qu'elle existe actuellement. Je prendrai, comme exemple les dix années qui ont précédé la guerre, et une période équivalente, après la guerre. En ce qui concerne le transport par terre et par eau, on constatera que ceux qui ont placé leur argent dans cette industrie n'ont pas réalisé 5 pour 100 et que plusieurs n'ont touché aucun dividende pendant des années.

M. le PRESIDENT: Je regrette d'avoir à interrompre l'honorable député et d'avoir à rappeler le paragraphe 5 du règlement n° 13, dans lequel il est dit que les discours prononcés en comité général de la Chambre ne doivent pas s'écarter de la question débattue. Je suis obligé de décider que l'honorable député ne se conforme pas à ce règlement.

M. McCREA: Je ne crois pas m'écarter de la question.

M. BUREAU: Nous discutons des règlements applicables aux banques.

M. McCREA: Nous discutons une disposition qui a trait à l'établissement des règlements relatifs aux grains de semence, et je tiens à signaler en quoi le ministère se propose de témoigner trop de condescendance envers les banquiers canadiens.

Le PRESIDENT: Je dois faire observer à mon honorable ami, que le discours qu'il prononce serait peut-être de mise lors de la motion tendant à la 2e lecture du bill, mais le comité a, avant l'arrivée de l'honorable député, adopté les articles dont il parle.

L'hon. M. MURPHY: Puis-je appeler votre attention sur le paragraphe 5, qui a trait aux ordonnances et règlements? Celui-ci se rapporte aux paiements faits à une banque.

M. le PRESIDENT: Je dois maintenir ma décision.

L'hon. M. FIELDING: Il est certains mots que le représentant de Trois-Rivières a relevés et qu'il y aurait bien lieu d'expliquer. Je conçois bien qu'il n'est pas rare que le Gouverneur en conseil, soit autorisé à établir des règlements pour l'application d'une loi et qu'il peut en être ainsi dans le présent cas; cependant, le ministre a inséré dans le projet des lois, des mots dont on se sert rarement. On se propose d'autoriser le Gouverneur en conseil, non seulement à établir des règlements pour donner plein effort à la présente loi, mais aussi pour accomplir certaines choses qui n'y sont pas énumérées. Voici les mots en question :

Le Gouverneur en conseil peut, de temps à autre, rendre les ordonnances et établir les rè-

glements considérés nécessaires pour donner plein effet aux dispositions de la préserte loi..

Cela me paraît raisonnable. Toutefois, l'article ajoute :

..ou pour pourvoir à tous les cas qui peuvent se produire et que la présente loi n'a pas prévus.

Cette disposition me semble insolite; je ne doute pas que mon honorable ami ait un objet en vue, et je ne trouverai pas à redire, s'il nous donne une explication. Les mots en question ne se rencontrent pas d'ordinaire dans une loi comme celle-ci, et si mon honorable ami veut nous en dire la raison, elle pourra être jugée très acceptable.

L'hon. M. MEIGHEN: J'admets volontiers, que les seuls mots qui ne se trouvent pas dans toutes les lois de cette nature, sont ceux que le représentant de Queen-et-Shelburne a signalés. Je n'ai pas rédigé moi-même le projet, (la rédaction a été confiée aux fonctionnaires de la division qui ont à faire l'ouvrage), mais j'avais bien dans la pensée, l'idée qu'entretenaient les rédacteurs du projet lorsqu'ils ont inséré cette disposition :

Le Gouverneur en conseil peut, de temps à autre, rendre les ordonnances et établir les règlements considérés nécessaires pour donner plein effet aux dispositions de la présente loi.

Qu'il me suffise de dire, comme le représentant de Trois-Rivières, que moins il y a de dispositions, plus l'effet est restreint. Tout ce que ce passage pourrait faire, ce serait de donner effet aux termes du projet de loi.

Voici les mots qui suivent :

..ou pour pourvoir à tous les cas qui peuvent se produire et que la présente loi n'a pas prévus.

Les cas, il va sans dire, devraient être du même genre, de la nature prévue dans la loi. Voici, j'imagine, ce que les rédacteurs du projet avaient en l'idée. Le bill n'autorise que les avances faites aux inscrits. C'est-à-dire que personne n'a droit aux avantages que le bill confère, à moins qu'il ne soit un inscrit, qu'il n'ait un lien de famille et que ses droits au homestead, ne soient pas devenus des droits à la possession de la terre. Or, en appliquant la loi des terres fédérales et le décret du conseil qui a précédé le dépôt de ce bill, nous avons rencontré une foule d'obstacles comme celui-ci—et il en surgit toujours de nouveaux: Lorsqu'un homme reçoit un certificat, recommandant que les titres lui soient remis, nous avons pris pour première règle, que celui-ci n'est pas un inscrit et ne peut pas nous demander de l'aide; il lui faut s'adresser aux autorités locales, comme s'il possédait ses titres. Mais nous avons constaté que les autorités locales ne voulaient pas s'occuper de lui—elles ont souvent refusé carrément—et nous étions dans la nécessité ou de le laisser sans semences ou de venir à son secours.

L'hon. M. MURPHY: De qui le ministre parle-t-il, lorsqu'il mentionne les "autorités locales"?

L'hon. M. MEIGHEN: Je veux dire les autorités provinciales qui agissent par l'entremise des municipalités. Il nous a donc fallu changer notre ligne de conduite et accepter quelques-unes de ces classes, et nous avons décrété, chaque fois que cela a eu lieu, que les intéressés devaient nous envoyer leur certificat de recommandation et nous le laisser jusqu'à ce qu'ils eussent complété le paiement de leurs terres.

La disposition dont on parle pourvoit précisément à des cas de cette nature. Je ne tiens pas l'article comme étant d'importance vitale. Quoi qu'il en soit, je crois que le bill est meilleur en la contenant qu'il ne le serait si on l'excluait, et voilà pourquoi je préfère le maintien de cette phrase. Je sais qu'elle aura de bons résultats, et je crains que si on la laisse de côté, nous n'ayons à résoudre, l'année prochaine, très probablement, des cas particuliers ou dont la nature variera, qu'il nous sera impossible de résoudre, si nous nous en tenons étroitement au texte même du bill.

Quant à l'objection générale que c'est légiférer ainsi par décret du conseil, je puis dire que quiconque lit les paragraphes a, b, c, d et e, constatera qu'il vaut infiniment mieux en laisser la mise en vigueur aux réglements que l'on pourra édicter. Nous indiquerons toujours dans les règlements les formules à employer, la procédure à suivre, la nature de la garantie à accepter, enfin, tous les détails de cette nature. C'est, du reste, ce que l'on a toujours fait dans chaque bill que le Parlement a adopté depuis vingt ans. Parlez de légiférer par décrets du conseil! Je me suis donné le mal de faire des calculs et j'apprendrai peut-être une nouvelle à mon honorable ami, en lui disant qu'avant l'adoption de la loi des mesures de guerre, avant même la déclaration de la guerre, il y eut des années où le nombre de décrets du conseil dépasse celui qu'on a relevé depuis.

M. BUREAU: Il doit y avoir longtemps de cela.

L'hon. M. MEIGHEN: La seule façon dont le Gouvernement peut agir, c'est celle

que lui fournit le décret du conseil, s'il veut observer la loi. Certes, l'honorable député connait cela tout aussi bien que je le sais moi-même, mais il cherche à donner cours jusqu'à un certain point, à une fausse impression populaire qu'il croit de nature à lui procurer quelque avantage.

Quant à la seule disposition que l'on peut légitimement débattre, c'est-à-dire l'article destiné à pourvoir à chaque cas qui peut surgir et pour lequel ce bill ne contient pas de disposition, j'en appelle au jugement de la Chambre et je lui dis que ce bill atteindra son but plus facilement peut-être avec cette disposition que s'il ne la contenait pas. Je ne tiens pas cette disposition pour essentielle au projet de loi; elle ne revêt pas une telle importance; elle stipule dans ses termes mêmes qu'un homme aura droit à l'argent, au cas de la mise en vigueur de certains règlements. A mon sens, ce ne serait pas là une bonne loi. Ce n'est pas la loi, aujourd'hui, ce n'est pas la loi que les honorables membres de la gauche ont mise en vigueur durant des années. Jamais ils n'ont été forcés de prêter de l'argent à quelqu'un qui voulait acheter des grains de semence. Nul ne saurait arrêter un ensemble de règlements obligeant quelqu'un et dire ensuite: Cet homme aura ou non droit à l'argent. Jamais on ne pourrait en agir ainsi en affaires et les honorables députés doivent le savoir. Dans le cours ordinaire des choses, chaque concessionnaires a le droit de semer du grain, s'il possède une terre propre à la culture, à moins de circonstances spéciales qui l'en empêchent. A ma connaissance, aucun cas semblable ne s'est produit, cette année, non plus que depuis ma visite dans ces régions, mais je sais que certaines circonstances ont surgi alors qu'il n'était pas dans l'intérêt public de consentir des prêts d'argent.

M. SINCLAIR (Guysborough): En lisant cet article, je comprends que ce décret du conseil autorisait certaines avances pour achats de grain de semence, au mois d'octobre dernier. Le ministre expliquera-t-il ce qu'étaient les prêts autorisés par ce décret du conseil n° 2,472, et quelles sont les circonstances qui ont motivé cette attitude sur cette question, en octobre?

M. McCREA: Ai-je obtenu votre décision finale, monsieur le président, au sujet de l'article en discussion? Je crois avoir eu raison de faire les observations que j'ai soumises. Mais vous êtes président et je me soumets à votre décision.

M. le PRESIDENT: L'article 5 pourvoit à des ordonnances et règlements pour mettre en vigueur les dispositions du bill entier, mais il n'a pas trait à la politique générale du Gouvernement. L'honorable député en était à discuter la façon dont le Gouvernement traitait certains intérêts, dans cette région, qu'il avait divisés en quatre catégories, lorsque j'ai appelé l'attention du comité sur le paragraphe 5 de la règle 13. Le président ne peut aucunement imposer ses désirs au comité, et une infraction au règlement ayant été notée, l'honorable député peut, s'il obtient l'assentiment unanime du comité, continuer son discours.

M. BUREAU: De deux choses l'une: l'honorable député observe le règlement ou il l'enfreint. Dans cette dernière alternative, nous voulons une décision sur ce point, ensuite s'il nous plait d'en appeler de cette décision, nous le ferons.

M. le PRESIDENT: Les observations de l'honorable député n'étaient pas permises par le règlement.

M. BUREAU: Dans ce cas, nous en appelons de cette décision.

L'hon. M. MEIGHEN: De consentement?

M. BUREAU: Non. Je crois que si ce sont les règles du Parlement qui doivent régir ce comité, lorsqu'un député enfreint le règlement il doit l'enfreindre. Nous n'avons nul besoin d'assentiment unanime pour enfreindre le règlement.

L'hon. M. MEIGHEN: Je répondrai à l'honorable député de Guysborough (M. Sinclair) que l'arrêté ministériel n'autorisait pas, à proprement parler, des avances de fonds de la façon que l'on a indiquée. "Autoriser des avances de fonds pour l'achat de graines de semence", disait le décret. Si par ces mots l'on comprend que les avances sont faites par la couronne directement, je dirai que le décret n'autorisait ces avances que par l'intermédiaire des banques, et le décret du 7 octobre 1918 disait:

> Que pour cette année—1919—le ministre pourra adopter la méthode décrite dans ce projet de loi,...

pour couper court—

> ...au lieu de l'ancienne méthode d'avancer de l'argent pour graines de semence sur des terres non acquittées.

Le décret ministériel est un peu long, mais ces mots résument tout ce qu'il contient. Je peux en donner lecture à la Chambre, si elle le désire. Ce décret était nécessaire à ce moment-là, parce que nous devions faire des arrangements avec les banques, et celles-ci devaient se tenir prêtes

à effectuer ces opérations. C'est en hiver que le cultivateur s'approvisionne de graines de semence pour le printemps suivant. Il eût été préférable pour lui que nous fissions cela plus tôt; il eût su alors quelle étendue de terrain il dût préparer pour l'année suivante et il eût été sûr de pouvoir obtenir sa semence. Il était impossible d'attendre jusqu'à ce que le Parlement se réunît, car nous serions arrivés absolument trop tard pour entreprendre ce travail.

M. McKENZIE: Dois-je comprendre, d'après ce que dit le ministre, que le décret ministériel n° 2472 est basé sur une loi quelconque du Parlement? La règle veut, naturellement, que tous les arrêtés ministériels soient basés sur une loi quelconque, autrement ils n'ont aucun fondement. Y avait-il, l'an dernier, une loi sur laquelle était basé cet arrêté ministériel? Ou bien a-t-il été promulgué sans autorité aucune, sujet seulement à être ratifié par cette loi-ci? Je voudrais savoir du ministre dans quelle condition a été promulgué ce décret.

L'hon. M. MEIGHEN: Je ne sache que nous eussions pu agir en vertu de quelque autre autorité, même si nous n'avions pas promulgué de décret; peut-être eussions-nous pu le faire, mais à cette époque, j'ai exposé tous les faits dans une communication au cabinet. Je disais:

> Le ministre recommande de plus que vu la nécessité d'agir promptement, il soit autorisé, en vertu de la loi des mesures de guerre de 1914, de mettre à exécution le projet décrit ci-dessus et de faire des arrangements en conséquence avec les banques autorisées, y compris la garantie ci-dessus énoncée,—qui était autorisée en vertu de cette loi.

M. McKENZIE: Le ministre veut-il dire au comité que ce décret dont on demande maintenant la ratification, était basé sur une loi édictée précédemment par la Chambre?

L'hon. M. MEIGHEN: Non, pas dans ce sens-ci. Il n'y avait aucune loi antérieure, nous donnant le droit de le faire par l'intermédiaire d'une garantie aux banques, au lieu d'un déboursé direct de notre part. Aucune loi antérieure ne prévoyait cela. Nous aurions pu, cependant, faire les avances de fonds nous-mêmes; mais nous avons choisi cette méthode surtout dans un but d'économie, économie que les résultats justifieront surabondamment, j'en suis sûr.

M. McKENZIE: Je ne discute pas la question de savoir si la chose était nécessaire ou non, mais je crois qu'il serait bon que nous nous limitions à nos pouvoirs. Le cabinet n'a pas le droit de promulguer un décret à moins qu'il ne soit basé sur une loi quelconque.

L'hon. M. MEIGHEN: En vertu de la Loi des mesures de guerre.

M. McKENZIE: Mon honorable ami ne m'avait pas dit que ce fût promulgué en vertu de la loi des mesures de guerre. Si tel est le cas, le décret est basé sur une loi régulière.

L'hon. M. MEIGHEN: Je l'ai lu.

M. McKENZIE: Je n'avais pas compris. En parlant du décret, le ministre de l'Intérieur a lancé un de ces malins traits d'esprit, avec lesquels il espère faire croire à la Chambre que nous ne cessions de promulguer des arrêtés ministériels, que nous avons toujours agi aussi mal que maintenant, si bien que certains de ses amis ont dit en riant: "Qu'est-ce que veulent donc dire les gens de l'opposition? Cela s'est toujours passé ainsi; il n'y a rien de nouveau". Telle est l'opinion que le ministre a fait miroiter et que ses amis ont été contents de voir, mais tel n'est pas du tout le cas.

Il est bien vrai que l'on promulguait tous les ans des décrets basés sur des lois; mais leur signification était absolument différente de celle des décrets que ce Gouvernement a promulgués depuis quelques années. Il est bien vrai que chaque adjudication donnée par l'Etat était confirmée par un arrêté ministériel, même celles pour le transport des postes, disons sur une distance de 4 milles.

Toutes ces entreprises, il est vrai, sont adjugées par décret du conseil, mais elles reposent sur les évaluations et sur les statuts qui régissent les divers ministères. Seulement, les décrets du conseil que nous critiquons sont les principales prescriptions, ayant presque la même force que les statuts et ils ont beaucoup plus d'étendue que le simple décret ou arrêté du conseil nécessaire pour l'expédition des affaires ministérielles. Je tiens à faire observer au ministre que nous saisissons parfaitement ce feu-éclair qu'il vient de faire scintiller, en disant que nous étions incorrigibles et que le Gouvernement se borne à appliquer un usage bien établi.

L'hon. M. MEIGHEN: Je serais désolé d'éteindre la lumière de mon honorable ami avec mes feux-éclairs ou tout autre chose semblable. Les décrets du conseil déjà adoptés ou qui seront plus tard adoptés par le Gouvernement au pouvoir sont aussi bien ancrés sur l'autorité du Parlement et sur les statuts que les décrets rendus par tout autre gouvernement, depuis

la Confédération. Mon honorable ami prétend-il que les décrets rendus par ce Gouvernement ne sont pas autorisés par les statuts? Sans cela, le décret du conseil serait frappé de nullité, et si on veut l'attaquer, le seul moyen légitime à prendre serait de s'adresser aux tribunaux. Certains ont eu recours à ce moyen, mais ils n'ont pas obtenu un brillant succès.

Si le chef de l'opposition, veut m'en croire, quand il attaquera à l'avenir les décrets rendus par le Gouvernement, comme s'ils n'étaient pas fondés sur les statuts, il devrait se contenter de la discussion libre du forum parlementaire, au leiu de porter sa cause devant les tribunaux.

M. BUREAU: Avec son habileté accoutumée, le ministre a pris la tangente. Il vient de me sermoner sur les décrets du conseil et il ajoute que sous l'ancien régime on a adopté plus de décrets que sous le régime actuel.

L'hon. M. MEIGHEN: Avant la guerre, ai-je dit.

M. BUREAU: La table de multiplication du ministre n'est pas celle que j'ai apprise à l'école s'il calcule que ce Gouvernement n'a pas adopté plus de décrets sous l'empire de la loi des mesures de guerre que tout autre Gouvernement n'en a rendu.

Le ministre porte un défi au chef de l'opposition, parce qu'il révoque en doute la légalité de quelques décrets et il lui conseille de les attaquer devant les tribunaux. Quelle comédie! Nous avons vu à Calgary ce que le Gouvernement pense des tribunaux: on a braqué les canons sur les tribunaux. C'est le comble du ridicule pour ce Gouvernement de parler du respect dû aux tribunaux; car l'expérience prouve que le Gouvernement ne s'adresse aux tribunaux que lorsqu'il a la certitude d'obtenir une interprétation favorable; mais lorsque l'interprétation est défavorable, alors on braque les canons sur les tribunaux. Pour en venir à l'article 5 du bill, ainsi que l'a observé l'honorable député de Queen-et-Shelburne il ne dit pas que le pouvoir de l'exécutif se limite à l'adoption de règlements se rattachant uniquement aux objets mentionnés dans le projet de loi, et le ministre n'a pas répondu à cette objection. Il serait préférable de désigner clairement celui qui aura droit de faire la demande et celui qui aura droit de recevoir un prêt. L'article 2 définit "le concessionnaire" comme il suit:

"Concessionnaire" signifie toute personne qui occupe des terres domaniales à titre de concessionnaires aux termes de la loi des terres fédérales.

[L'hon. M. Meighen.]

Si l'on veut avancer de l'argent à un homme qui n'a pas obtenu de titre mais dont la demande de titre a été apostillée, il faudrait faire entrer dans la définition ces mots "dont la demande de lettres patentes a été apostillée." Le projet de loi décrète que les intéressés doivent traiter avec la banque; or, je vois que le département doit adopter des règlements par décret rendu en conseil touchant le mode à suivre pour la présentation de ces demandes et leur règlement. Le ministre prétend-il qu'il fera adopter des règlements donnant instruction aux agents de ne s'occuper de ces demandes qu'en un certain sens? A qui adressera-t-on ces instructions sur le mode de règlement de ces demandes? A l'agent? Si je ne me trompe, le bill veut que celui qui désire obtenir une avance doive s'adresser à l'agent et celui-ci s'occupe de la demande; mais les pouvoirs de l'agent seraient restreints par les règlements adoptés par décret du conseil. Est-ce exact?

L'hon. M. MEIGHEN: Oui.

M. BUREAU: L'article 5 décrète que "la forme et les conditions du billet et de la garantie que la banque doit exiger du concessionnaire" seront déterminées par voie de règlements adoptés par l'exécutif. De même, quant "aux conditions de la garantie qui peut être donnée à toute banque sous l'autorité des présentes." D'abord, le concessionnaire doit s'adresser à l'agent et quelquefois il faudra qu'il gagne cet argent,avant d'obtenir gain de cause. L'agent pourrait facilement se retrancher derrière les règlements et dire: "Je ne puis m'occuper de votre demande qu'en un certain sens. Encore que, à mon avis, il y ait lieu d'accéder à votre demande, il existe un décret du conseil qui statue que, dans telle ou telle partie du pays et par tels agents la question ne sera réglée que de telle ou telle façon."

Si l'homme se conforme à toutes les exigences, il y a encore un autre moyen pour l'évincer. Il peut se rendre à la banque, mais les termes et la formule de son billet peuvent être de telle façon que la banque lui dise: "Nous ne tenons pas à accepter ce billet parce que c'est en dehors de notre genre d'affaires." Ne serait-il pas préférable que le bill prescrive que l'homme qui a sa licence, tant d'acres en culture et tant de garantie à offrir, recevra une avance de 10, 15, 20 ou 30 p. 100 de la valeur des améliorations faites sur sa terre, ou recevra une avance du montant proportionné à la garantie qu'il offre. Chacun saurait alors où il en est; chacun connaîtrait ses droits et la garantie serait préférable.

L'hon. M. MEIGHEN: L'honorable député fait une confusion complète de la loi La garantie que l'homme offre est la garantie de la récolte qui sera produite par la semence; il ne donne pas d'autre garantie. Nous l'acceptons comme un gage pour le prêt, mais cela n'a aucune relation avec la valeur de la terre; la seule garantie qui ait un rapport avec le prêt, c'est la récolte elle-même, qui a nécessairement un rapport avec la semence avancée. Si ce pouvoir de la couronne d'accorder ou de refuser des prêts est un mal inhérent, le mal a existé depuis plus de vingt ans.

M. BUREAU: Cela ne le rend pas meilleur.

L'hon. M. MEIGHEN: C'est ainsi qu'on a toujours procédé et d'après mon humble jugement, c'est la meilleure méthode. Je ne sache pas que l'on puisse formuler des règles donnant à un homme un droit absolu à un prêt, qui seraient une amélioration du système actuel, parce qu'il pourrait se produire des cas en dehors de ces règles, comme il peut s'en produire en dehors du texte stricte de la loi. Nous voulons prévoir tous les cas. S'il y a eu des plaintes que le Gouvernement n'a pas avancé d'argent aux propriétaires de homestead, cette année ou l'an dernier ou en quelque année avant 1915, je n'en ai jamais entendu parler. Nous le faisons toujours, à moins qu'il n'y ait quelque raison spéciale pour ne pas le faire et depuis que je suis ministre de l'Intérieur, je n'ai jamais eu connaissance qu'il se soit présenté un motif spécial.

M. BUREAU: Le ministre dit que l'avance est faite sur la récolte. La récolte doit être estimée à une certaine valeur pour faire l'avance.

L'hon. M. MEIGHEN: Oh, non.

M. BUREAU: Quelle avance fait-on? Est-ce une question de hasard? Si un cultivateur a 20 acres de terre qu'il veut mettre en culture, recevra-t-il autant qu'un cultivateur qui mettra 100 acres en culture?

L'hon. M. MEIGHEN: Non.

M. BUREAU: Alors il doit y avoir une base pour évaluer la récolte espérée. Pourquoi ne pas dire: S'il y a une certaine étendue—si c'est la base que le département décide de prendre—le cultivateur aura le droit d'obtenir tant pour cent? L'affaire ne devrait pas être laissée entre les mains des agents du département ou à une opération par arrêté du conseil.

M. MAHARG: Je crains que l'honorable député ne soit pas un cultivateur.

M. BUREAU: Je regrette de ne pas en être un.

M. MAHARG: Si vous posiez en principe la règle que vous donnerez un certain pourcentage pour un certain nombre d'acres, alors par suite des conditions climatériques un homme pourrait avoir à semer deux boisseaux par acre, tandis qu'un autre n'aurait à semer qu'un boisseau et demi ou un boisseau. Comment l'honorable député réglerait-il cela?

M. BUREAU: Je le réglerais sur la récolte de l'année précédente. Si les conditions climatériques existent, elles ont dû exister l'année précédente. Si un homme a récolté trente boisseaux à l'acre l'an dernier, les probabilités sont qu'il récoltera trente boisseaux cette année.

M. MAHARG: Des milliers de cultivateurs peuvent ne pas récolter un boisseau à l'acre cette année.

M. McMASTER: La dernière ligne du paragraphe "d" dit:

Billets et garanties à la Couronne.

L'hon. M. MEIGHEN: Oui.

(L'article est adopté.)

Sur l'article 6 (peine pour fausse déclaration, fraude, etc.)

M. MAHARG: Le ministre a-t-il bien pris en considération la nature sévère de cet article? Je ne m'oppose pas aux deux premières lignes qui disent:

Quiconque est coupable de fausse représentation ou de fraude pour se procurer une avance sous l'autorité de la présente loi.. . .. est passible de—

—n'importe ce que le ministre voudra insérer ici. Mais le reste de l'article est absolument trop sévère parce que les conditions sont telles qu'il est absolument impossible à un cultivateur de s'y conformer.

Il peut se trouver dans la nécessité de violer cet article de la loi, par un concours de circonstances.

L'hon. M. MEIGHEN: Il se peut fort bien qu'un homme, n'ayant commis aucun délit en réalité, puisse être sujet à des poursuites aux termes de cet article du projet de loi. En d'autres mots, bien qu'il eût commis une infraction aux dispositions de la loi, il se pourrait qu'il y ait été forcé par les circonstances. Nous pourrions obvier à cela en insérant une clause, décrétant que nulles poursuites ne seront intentées, sauf avec l'assentiment du ministre. C'est le seul moyen, à mon avis, de tourner la difficulté.

Au cours de la répartition des grains de semence, que le département a faite en 1915, nous n'avons rencontré que peu de cas où des colons, après avoir obtenu du Gouvernement, des grains valant plusieurs centaines de dollars et hypothèqué leur ferme en conséquence, ont vendu le grain à d'autres et négligé d'ensemencer leur terre. Ces gens ont laissé leurs fermes en friche et la seule garantie que possédait l'administration, c'était une hypothèque sur des terres impropres à la culture, au dire de ces cultivateurs. Une bonne partie des pertes subies par l'Etat, proviennent des fraudes ou de quelque chose qui s'en rapproche, que certains emprunteurs ont perpétrées de cette façon-là.

Nous voulons donc que ces gens se pénètrent bien de la nécessité où ils sont d'accomplir les fins pour lesquelles le Parlement leur avance ces sommes; nous désirons leur enlever tous les moyens qu'ils pourraient employer pour réduire à néant les bonnes intentions du Parlement, soit en négligeant de semer les grains qu'ils obtiennent, soit en le revendant à d'autres ou en pratiquant d'autres fraudes. Le chiffre de l'amende n'est pas trop élevé, suivant moi, puisque la loi décrète qu'il ne dépassera pas 1,000 piastres; un emprisonnement de douze mois de l'année civile, n'est pas excessif non plus.

Dans la pratique, des poursuites ne sont jamais instituées, sauf à la demande du département de l'Intérieur, qui avance les sommes, de sorte que personne n'est réellement en péril du fait de l'existence de cette disposition. Un individu, toutefois, pourrait instituer des poursuites, si le texte de l'article n'est pas modifié. Cependant, dès qu'il sera établi qu'un homme a fait tout ce qui dépendait de lui pour faire honneur à ses engagements, il est à supposer qu'un magistrat ne prendra jamais sur lui de lui infliger une punition quelconque.

M. MAHARG: Le magistrat n'a pas le choix, à mon avis. Si un prévenu est coupable, il doit lui imposer une punition.

L'hon. M. MEIGHEN: Pas du tout. Il le remet en liberté, en suspendant la sentence ou en lui imposant une amende de un dollar.

M. MAHARG: Dans les deux cas, les gens, qui ne sont pas au fait des circonstances, peuvent en conclure que l'accusé est coupable d'escroquerie et il souffrirait d'une injustice. L'article dit :

Quiconque ayant obtenu pareille avance s'abstient de l'appliquer à l'achat de grains de semence.

[L'hon. M. Meighen]

Un cultivateur peut avoir calculé qu'il devra payer son grain à $2.50 du boisseau, puis l'acheter à 10.15, ou 25 cents de moins. Que fera-t-il du reste de l'argent que le Gouvernement lui a avancé ?

Un honorable DEPUTE: Qu'il le remette au département.

M. MAHARG: La loi ne renferme pas de disposition à cet effet.

On dispose du grain de semence acheté au moyen de toute pareille avance, on emploie toute partie de l'avance à d'autres fins que celles de l'ensemencement sur la terre au sujet de laquelle sa demande a été faite.

Le cultivateur peut avoir l'intention de semer un boisseau et demi par acre, de sorte qu'il peut avoir de reste, à un moment donné, de 20 ou 25 boisseaux de grain, qu'il serait obligé de laisser se gaspiller. J'ai été cultivateur moi-même, pendant l'espace de plusieurs années et j'avoue candidement, que je n'ai jamais été en mesure de calculer, au juste, combien de boisseaux de grains de semence, j'emploierais pour ensemencer mes terres. Je suis d'avis qu'il serait bon d'insérer une disposition prévoyant ce cas ou bien l'article devrait s'en tenir aux deux premières lignes et à l'amende imposée.

L'article serait certainement suffisant avec les mots: "coupable de déclaration fausse ou de fraude".

L'hon. M. MEIGHEN: Cela veut dire déclaration fausse ou fraude en obtenant le prêt. La grande difficulté, ce n'est pas de prévenir les fraudes en obtenant l'argent, mais les fraudes qui sont commises après que les avances ont été faites.

Dans la pratique, le cultivateur ne reçoit pas d'argent, mais du grain. On fournit aux banques, des formules donnant des commandes aux fournisseurs, dont les cultivateurs désirent acheter leurs grains. Le département reçoit ensuite des reçus des fournisseurs attestant que le cultivateur a réellement reçu son grain. Donc, il n'est guère possible qu'il surgisse des cas de la nature de celui auquel l'honorable député a fait allusion, c'est-à-dire qu'un cultivateur, après avoir reçu l'argent, déciderait de ne pas acheter de grain de semence. L'objection de l'honorable député, toutefois, est pleine de bon sens, et il serait possible de la faire disparaître en insérant après le mot "avance" les mots "par sa propre faute".

M. McMASTER: Je suis aussi d'avis que l'objection est valable et je propose que l'article se lise ainsi qu'il suit :

Quiconque est coupable de fausse déclaration ou de fraude pour se procurer une avance ou pour l'emploi du grain de semence obtenu sous l'autorité de la présente loi, sera passible.....

Alors, il faudrait que le cultivateur se serve de détours pour disposer de son grain, afin qu'il se rende coupable d'un délit.

Je ne suis pas cultivateur, mais j'ai souvent habité la campagne, et je regretterais beaucoup de voir condamner à une amende de $1,000 celui qui donnerait à ses poulets une partie du grain qui lui reste. C'est pourtant là à quoi il s'exposerait.

M. ROBB: Je me souviens de certaines manœuvres frauduleuses qui ont eu lieu autrefois à l'occasion de ces ventes de grains de semence, et le ministre ferait bien peut-être de voir à ce que la chose ne se répète pas. Je ne vois pas d'inconvénient sérieux à ce que l'on impose une amende de ce montant, mais il me semble que, depuis quelques mois le ministère de la Justice se montre un peu sévère à l'égard de citoyens qu'il condamne à de longs emprisonnements. Il me paraît injuste de condamner à douze mois de prison celui qui se rend coupable d'une faute de cette nature, et il serait bon, je crois, de modifier cet article dans le sens que j'ai dit. Quinze ou trente jours de prison serait tant qu'il faut pour satisfaire aux intérêts de la justice.

L'hon. M. MEIGHEN: Pour répondre d'abord à l'objection que soulève l'honorable député de Brome, il est nécessaire, je crois, de définir l'acte qui constituera une fraude après que le grain est reçu, puisque, si l'on acceptait le texte qu'il propose, cela pourrait ne pas comprendre la fraude. Qu'un homme dorme tout le jour et ne fasse pas emploi de la semence, ce ne serait pas une fraude, mais j'ai l'intention d'obliger cet homme à se servir de la semence pour les fins prévues et pour mille autres.

Pour ce qui est de l'objection soulevée par l'honorable député de Huntingdon, m'est avis qu'il se trompe en disant que le ministère de la Justice a contracté l'habitude d'imposer de longs termes d'emprisonnement.

M. ROBB: Je le pense.

L'hon. M. MEIGHEN: Le ministère n'a le pouvoir de prononcer aucune sentence. Il n'a jamais eu ce pouvoir, et il ne songe point à se l'arroger. Le ministère de la Justice n'est pas un tribunal et, dans ce pays, l'imposition des pénalités est une prérogative des tribunaux établis par la lois. Quant à savoir si douze mois sont un long terme d'emprisonnement, je dois dire que ç'a été toujours la règle de proportionner la durée de l'emprisonnement à l'amende et, si l'on juge par les affaires dont j'ai eu connaissance, la règle a été de prescrire un maximum de prison suffisant pour que le commun des citoyens soit en mesure de payer l'amende s'il veut éviter la prison. Telle est la règle que l'on me semble avoir observée dans ce Parlement comme dans tous les autres chaque fois qu'il s'est agi d'établir une relation entre le maximum de l'emprisonnement et celui de l'amende.

M. ROBB: L'honorable ministre nie que le ministère de la Justice ait imposé des peines par trop lourdes, mais il sait néanmoins que, dans bien des cas, des peines ont été établies par décret du conseil, et voici que le ministre cherche encore à permettre par une loi qu'un magistrat prononce des condamnations à douze mois d'emprisonnement.

L'hon. M. MEIGHEN: Il ne s'agit pas ici d'un décret, mais d'une loi et, si le projet est voté, le ministère de la Justice n'aura pas à imposer d'amende ni d'emprisonnement, puisque ce sera l'affaire des tribunaux devant lesquels les poursuites seront instituées.

M. SINCLAIR (Guysborough): Le ministère établit une distinction entre le ministère de la Justice et le Gouverneur en conseil. Ce dernier a fait de nombreux règlements dont l'inobservance est punie par l'amende ou la prison. La loi des poids et mesures donne lieu à des vingtaines de règlements de cette sorte, et il me vient à l'idée un cas où par un règlement cela est devenu un crime que de se mettre en grève dans certaines circonstances. Le ministre peut dire que le ministère de la Justice n'est pas entièrement responsable de ce qu'a fait le Gouvernement, mais il ne soutiendra pas que celui-ci n'a jamais fait de règlements qui imposent l'amende ou la prison.

L'hon. M. MEIGHEN: J'ai établi une distinction entre le ministère de la Justice et les tribunaux. Les amendes sont imposées par ceux-ci, et non par le ministère de la Justice. Il est vrai que, dans les cas où le Parlement l'y autorise, le Gouverneur en conseil peut établir des délits et des peines à l'égard desquels les tribunaux se prononceront. Ce n'est pas là, comme on le voit, dire que le Gouvernement impose certaines peines aux contrevenants.

M. WHITE (Victoria) (Alberta): Je désirerais signaler certaines difficultés auxquelles cette affaire pourrait donner lieu. Sup-

posé l'achat de certaines quantités de blé, que l'on sème d'ordinaire pas plus tard que dans la première semaine du mois de mai, mais que des intempéries imprévues peuvent obliger à garder par devers soi. Ce sera peut-être une pièce de terre que l'eau recouvre, et l'on a pu faire servir ce blé. Le seul moyen alors d'éviter une perte serait de le vendre. En agissant ainsi toutefois, on risque, par cet article, d'être puni pour avoir disposé de la semence contrairement à la loi. Aussi, il serait bon, à mon sens, de prévoir le cas et d'établir un moyen, par lequel on éviterait des poursuites en montrant que l'on a été incapable de faire emploi de ce grain.

Dans une cause de cette nature le prévenu ne serait pas condamné à une forte amende, mais la difficulté pourrait très bien se présenter quand même.

L'hon. M. MEIGHEN: En réponse à l'objection de mon honorable ami, je proposerais d'ajouter au mot "s'abstient", dans la 4e ligne de l'article 6 les mots "par sa propre faute."

M. ARGUE: Sur la quantité de blé de semence que j'ai achetée l'année dernière, il m'est resté vingt boisseaux que je n'ai pu placer. En pareil cas, un cultivateur ne pourrait renvoyer le blé au Gouvernement, et s'il lui était défendu de le vendre, que devrait-il faire?

L'hon. M. MEIGHEN: D'après cette proposition d'amendement, il ne serait pas coupable.

M. du TREMBLAY: Un cultivateur pourrait demander plus de blé qu'il n'en a besoin, et il s'agirait de savoir si c'est par sa faute qu'il ne s'est pas servi de l'excédent. Nous devrions donc définir exactement la signification des mots "par sa propre faute."

L'hon. M. MEIGHEN: Il emploie cette semence au meilleur de son jugement et, dans ce cas, il n'est pas coupable, si la loi comprend les mots "par sa propre faute."

M. du TREMBLAY: La loi ne tient compte ni de l'intelligence ni de la bonne foi.

L'hon. M. MEIGHEN: Ce n'est pas en l'employant, mais en ne l'employant pas, qu'il serait coupable. L'amendement prévoit le cas. Je pense que nous sommes à discuter une question purement académique. La poursuite devant être intentée par le ministère qui aura été fraudé, c'est-à-dire par le ministère de l'Intérieur, il n'y aura pas de poursuite s'il ne se commet pas d'illégalité et s'il n'y a pas fraude évidente.

[M. White.]

M. McKENZIE: Il n'y aura pas grand danger qu'un cultivateur cité à comparaître devant un juge expert soit exposé à être condamné à tort, surtout si ce juge est à même d'exercer une certaine discrétion, parce qu'il saura comment l'exercer; mais ce danger existera assurément si le prévenu doit comparaître devant une magistrat non expert. Un magistrat de compétence ordinaire croira qu'il est obligé de condamner cet homme à un an de prison et à 1,000 piastres d'amende; il ne pensera pas qu'il peut, à sa discrétion, le condamner de une à 1,000 piastres.

Je prierais l'honorable ministre d'étudier ce point avec le plus grand soin. Il y a quelque temps on nous a parlé, ici, d'un cas survenu dans l'Ouest et où le magistrat avait condamné un prévenu à cinq ans de prison et à 5,000 piastres d'amende. Par bonheur, un des juges a réussi à infirmer la sentence, qui accusait un manque de connaissance et était absurde. Le ministre se propose d'accorder juridiction dans une partie du pays où il n'y a évidemment pas de magistrats experts, pour la bonne raison que les magistrats de cette région n'ont pas occasion d'acquérir d'expérience, et il confère à un d'entre eux le droit de juger ces pauvres cultivateurs et de les condamner à un an de prison et à 1,000 piastres d'amende. Il est absurde de supposer qu'un homme réduit à demander de l'argent au Gouvernement pour se procurer du grain de semence puisse acquitter une amende de 1,000 piastres. Ces 1,000 piastres il ne les a pas, puisqu'il emprunte de l'argent pour s'acheter du grain de semence. L'honorable ministre devrait désigner le tribunal ayant juridiction en pareil cas; il faudrait que ce fût tout au moins une cour de comté, et j'ajouterai que pas une poursuite ne devrait être intentée sans la permission du procureur général de la province. Il faut protéger le pauvre cultivateur qui, en vertu de cette loi, pourrait être tout aussi bien poursuivi par rapport à une très faible quantité de grain que par rapport à une grande quantité. Dans un pareil cas, qui tombe dans le domaine des cas extraordinaires, il faut d'abord que le tribunal soit un tribunal compétent, et ensuite, que l'on prévienne les poursuites vexatoires en exigeant la permission du procureur général de la province.

L'hon. M. MEIGHEN: L'honorable député craint que les magistrats ne puissent comprendre que les mots "ne dépassant pas 1,000 piastres" leur permettent d'imposer une amende de moins de 1,000 piastres ou

que les mots "ne dépassant pas douze mois de calendrier" leur permettre de condamner un prévenu à moins de douze mois.

Nous n'avons pas de pareils magistrats dans l'Ouest, qui est la seule partie du pays où il y a des terres dont les titres sont encore entre les mains de la couronne. Ils comprenent tous ce que veut dire peine maximum". Il est vrai qu'ils se trompent quelquefois, mais il n'est pas à supposer qu'ils seront en défaut sur un point aussi élémentaire. Mon honorable ami rapporte un cas arrivé à Saskatoon, dans lequel les magistrats ont mal interprété la loi; ils l'ont comprise du moins sur ce point, car ils n'ont pas imposé la peine maximum. Quant à la question de savoir si ces causes doivent être portées devant un tribunal supérieur ou non, je crois qu'il est préférable de les faire juger par procédure sommaire. Si l'accusé est amené devant un magistrat, il a le même droit d'en appeler que dans toutes les autres causes ainsi jugées. L'accusé peut en appeler d'un juge de cour de comté par une procédure très simple, de sorte que le projet de loi, tel que déposé, contient les garanties nécessaires. Ce serait faire encourir des frais considérables que de porter la cause, en première instance, devant un tribunal supérieur; mais si la cause est portée d'abord devant un magistrat, et s'il y a ensuite appel, cette cause se trouvera dans les mêmes conditions qu'une foule d'autres de même nature. La disposition actuelle me paraît très sage en ce qu'elle met à l'abri des abus qu'en pourrait faire un voisin rancunier. Quelle que soit la manière dont une loi est rédigée, on peut toujours trouver le moyen de l'invoquer pour exercer une vengeance. Il serait peut-être prudent d'ajouter une disposition spéciale exigeant l'autorisation du ministre de l'Intérieur ou du solliciteur général du Canada pour intenter une poursuite. Il n'y a pas lieu de demander l'autorisation du solliciteur général de la province, parce que c'est ici que se trouvent toutes les pièces et les renseignements.

M. McKENZIE: Toutes les poursuites criminelles sont sous la juridiction des provinces.

L'hon. M. MEIGHEN: Non pas les poursuites pour les infractions à des lois autres que le Code pénal. Les poursuites pour infraction à la loi concernant l'observance du dimanche doivent être autorisées par le procureur général de la province, mais c'est le seul cas que je connaisse. Les poursuites en vertu de la loi du service militaire exigent le consentement du solliciteur général du Canada, parce que c'est le pays tout entier qui est intéressé. Dans le cas qui nous occupe, c'est l'argent du pays qu'on avance aux concessionnaires.

M. McKENZIE: Je n'attache aucune importance à ce détail. Je n'ai aucune objection à ce que l'autorisation soit donnée par le ministre de la Justice.

L'hon. M. MEIGHEN: La procédure serait certainement simplifiée si le consentement était donné par le ministre de l'Intérieur, car c'est lui, en réalité, qui intente la poursuite.

M. McKENZIE: Mon objection est que le ministre de l'Intérieur se trouve, pour ainsi dire, dans sa propre maison. C'est le ministère de l'Intérieur qui est intéressé et je préférerais l'intervention d'une autorité indépendante; c'est pourquoi je dis que l'autorisation devrait être donnée par le ministre de la Justice.

L'hon. M. MEIGHEN: Je n'ai aucune objection à ce changement et je proposerais ceci: Pourvu qu'aucune poursuite en vertu de cet article ne soit intentée sans le consentement par écrit du ministre de la Justice.

M. ROBB: Le ministre persiste-t-il à demander l'emprisonnement?

L'hon. M. MEIGHEN: Oui.

M. ROBB: Je suppose que cette loi est amendée surtout en vue des nouveaux colons que nous attendons. Ils ne prendront pas, en général, plus de 160 acres, ou un quart de section, chacun. Dans des conditions ordinaires, un colon ne paiera pas plus de 500 piastres pour tous les grains de semence qu'il achètera. On dira peut-être qu'il pourra revendre ce grain à moitié prix, mais il n'aurait pas d'intérêt à agir ainsi. Pourquoi permettre au magistrat d'imposer une si forte amende et un emprisonnement d'un an? C'est le ministre de l'Intérieur qui demande de pareils pouvoirs et c'est à lui d'en donner la raison.

L'hon. M. MEIGHEN: C'est bien cela. Ce concessionnaire peut n'obtenir que 500 piastres pour sa concession, mais il y en a des milliers d'autres qui possèdent, en plus, des terres acquises en vertu du droit de préemption et qui pourraient facilement obtenir 1,000 piastres de la couronne et vendre ensuite avec l'intention de quitter le pays. Mon honorable ami croit qu'une amende maximum de $1,000 est trop élevée. Dans un cas comme celui que l'on suppose, le colon ne courrait aucun risque; même après avoir payé le maximum de l'amende, il lui reste-

rait encore quelque chose. Je considère qu'un emprisonnement d'un an est une peine proportionnée à une amende maximum.

En vérité, je m'étonne fort qu'on trouve à redire, car si le maximum est trop bas, la crainte du châtiment sera bien moins forte.

M. MAHARG: D'ordinaire, je ne m'opposerais pas à l'emprisonnement car on y a recours le plus souvent lorsqu'il y a fraude. Quant à l'amende les délinquants sont ordinairement en état de la payer. Toutefois, il en est tout autrement dans le présent cas. Quiconque demandera des grains de semence ne s'exposera pas à une amende de mille dollars. Si le ministre promet qu'aucune poursuite ne sera intentée, si ce n'est à la demande de son département ou du département de la Justice, et s'il supprime l'amende, je ne trouverai plus à redire.

L'hon. M. MEIGHEN: Si le délinquant n'est pas en mesure de payer l'amende et que vous supprimiez l'emprisonnement, il n'y aura plus de châtiment. Franchement, je ne sais pas ce que veut mon honorable ami. Il se peut que, dans la plupart des cas où des amendes seraient imposées, les coupables ne fussent probablement pas en état de les payer. Cependant, ils paient le plus souvent lorsque l'alternative est un long emprisonnement. Ils se procurent l'argent de quelque manière; ils l'obtiennent de leurs amis ou d'une façon ou d'une autre, de sorte que l'amende sert toujours d'alternative. Les mêmes règles s'appliquent à toute autre poursuite aux termes d'une loi; celle-ci n'est pas dans une catégorie à part. Le voleur n'est pas censé posséder l'argent lui-même, bien qu'il le possède souvent. En plusieurs cas des gens emprunteront de l'argent sur les avances pour l'achat de grains de semences lorsqu'ils auront des moyens. Ils l'ont souvent fait et le feront encore, de sorte que nous n'avons pas le droit de supposer qu'ils n'auront pas l'argent nécessaire. Et même si nous avions ce droit, ce ne serait pas une raison pour supprimer l'emprisonnement; ce serait une raison pour le maintenir.

M. MAHARG: Je me plains que vous n'ayez point modifié l'article. Il décrète encore qu'un individu peut être passible de l'amende et de l'emprisonnement sans avoir commis une faute à dessein.

L'hon. M. MEIGHEN: J'ai inséré les mots "par sa propre faute" et j'ai ajouté à la disposition qu'il n'y aurait pas de poursuite, si ce n'est du consentement du ministre de la Justice, qui il va sans dire, ne donnera son consentement qu'à la demande du ministre de l'Intérieur.

M. McMASTER: Le ministre verra qu'il servira aussi bien la cause de la justice en diminuant de moitié l'amende et la période d'emprisonnement. Ces dispositions barbares ne tendent pas à la bonne administration de la justice. Que le châtiment soit proportionné à la faute. Si un individu se défait d'une partie de ces grains de semences, neuf fois sur dix, c'est parce qu'il y est forcé par la misère ou le besoin. Dans ce cas, il doit être puni, mais l'insertion dans nos lois de ces dispositions barbares ne fait pas honneur à ce pays. Je dois prier le ministre de réduire de moitié l'amende et la période d'emprisonnement. Il s'apercevra que sa loi est aussi bien appliquée, aussi bien observée; tout le monde en sera plus content et son acte attirera plus de gens au Nord-Ouest, et le ministre lui-même, j'en suis certain, désire beaucoup l'accroissement de la population et la prospérité de ce pays.

M. BUREAU: Voilà une belle supplique.

L'hon. M. MEIGHEN: Cette disposition ne nuira aucunement à l'immigration, car les homesteads et les terrains de préemption seront assez éloignés pendant quelque temps encore.

M. McMASTER: C'est l'ambiance que l'on crée.

L'hon. M. MEIGHEN: L'honorable député parle d'une disposition barbare. Certes, l'épithète est mal choisie.

M. McMASTER: Non, elle est de mise.

L'hon. M. MEIGHEN: L'honorable député peut-il me montrer une disposition des lois canadiennes qui prescrit une peine moindre que la somme que le coupable peut retirer de sa contravention? Il ne le peut pas. Un honorable ami dit que neuf fois sur dix, c'est que le délinquant est à bout de ressources et poussé par le besoin. Fort bien, supposons qu'il dise vrai, bien que je n'admette pas que les faits lui donnent raison, que faut-il penser de l'autre dixième; n'y aura-t-il pas de punition pour lui? Le maximum, ou une peine moindre, s'applique invariablement à l'autre dixième. Que faut-il penser de l'individu qui prend ce moyen-là de quitter le pays avec une petite fortune?

M. McMASTER: Ce serait une bien petite fortune.

L'hon. M. MEIGHEN: Echappera-t-il au châtiment parce qu'un autre est moins coupable?

(L'article est adopté.)

Il est fait rapport du projet de loi.

DISCUSSION DU PROJET DE LOI MODIFIANT LA LOI DU COURS MONETAIRE.

Le projet de loi (bill n° 25), déposé par sir Thomas White (premier ministre intérimaire), est lu pour la 2e fois et la Chambre se forme en comité général pour la discussion des articles.

Sur l'article 1er (nouveau cent en bronze).

M. BUREAU: Comment ce projet de loi diffère-t-il de l'ancienne loi?

L'hon. sir THOMAS WHITE (premier ministre intérimaire): Mon honorable ami était absent quand fut étudiée la résolution sur laquelle est basé ce bill. Je donnai alors une explication complète de ses dispositions. Je suis prêt à la répéter maintenant.

M. BUREAU: Non, c'est très bien. Je consulterai le hansard.

L'hon. sir THOMAS WHITE: Je fais observer que quatre-vingts pièces du cent actuel pèsent une livre avoirdupois. Il faudra cent quarante des nouvelles pièces pour arriver à ce poids.

Le poids de la pièce actuelle, le gros cent de bronze, est de 87 grains ½. On propose de donner à la nouvelle pièce un poids de 50 grains. Elle sera sensiblement plus grande que la pièce américaine d'un cent et plus épaisse que notre pièce de dix cents, de sorte qu'on pourra la distinguer facilement de celle-ci par le toucher.

M. BUREAU: Elle est plus petite que le cent actuel?

L'hon. sir THOMAS WHITE: Oui.

(L'article est adopté et il est fait rapport du projet de loi.)

SUITE DE LA DISCUSSION DES SUBSIDES.

La Chambre siège en comité des subsides.

Administration centrale, ministère des Affaires étrangères.—Traitements, y compris celui du sous-ministre à $6,000, $50,075; dépenses casuelles, $15,500.

L'hon. M. ROWELL (président du Conseil privé): Monsieur le président, cet article des prévisions semblerait fournir une occasion de parler brièvement à la Chambre des travaux de la conférence, et du cabinet de guerre impériaux, l'an dernier. Quelques députés ont posé des questions là-dessus; il convient pour le moins de faire part à la Chambre des renseignements que possède le Gouvernement à ce sujet, et qu'il est libre de communiquer.

Peu de temps après l'ouverture de la session, je déposai sur le bureau un rapport, imprimé pour la distribution, de la conférence de guerre impériale. Les réunions du cabinet de guerre impérial et de la conférence de guerre impériale furent convoquées en 1918 par le premier ministre de la Grande-Bretagne, afin de pouvoir étudier en conseil général, à Londres, les questions relatives à la poursuite de la guerre et à la reconstruction, dans les Dominions de l'empire aussi bien qu'en Angleterre. Les deux corps exercèrent différentes fonctions. Le cabinet s'occupa de la guerre et des conditions de paix. La conférence traita des problèmes dits de reconstruction, ainsi que de matières communes à l'empire, mais n'ayant pas trait à la guerre ou aux conditions de paix. C'était là en général le partage des travaux entre les deux conseils. Ils se réunirent alternativement tous les jours. Des comités des deux conseils siégèrent plus ou moins constamment durant toute la période des réunions. La conférence de guerre impériale de 1918 fut unique à ce point de vue qu'elle était la première où les Indes fussent représentées de droit. Les honorables députés se rappellent que suivant la constitution de 1907, la conférence impériale de guerre devait être composée de représentants de la mère patrie et des dominions autonomes; que les Indes n'avaient pas droit, en vertu de cette constitution, à être représentées. C'est un changement important. Je me permets donc d'indiquer à la Chambre la constitution de la conférence, telle que rédigée en 1907 et telle que modifiée.

Voici la résolution adoptée à la conférence de 1907:

La conférence décide qu'il sera avantageux à l'empire qu'une conférence, appelée la conférence impériale, ait lieu tous les quatre ans, où des questions d'intérêt commun seront discutées et étudiées entre le gouvernement de Sa Majesté et les gouvernements des Dominions autonomes d'outre-mer. Le premier ministre du Royaume-Uni en sera président ex officio. Les autres membres ex officio seront les premiers ministres des Dominions autonomes et le secrétaire d'Etat des colonies, lequel remplacera le président au cas d'absence et verra à convoquer telles conférences impériales après communication avec les premiers ministres respectifs des Dominions.

On prévoit aussi la création d'un secrétariat permanent et la réunion de la conférence à différentes époques.

M. McMASTER: Puis-je poser une question? Ce que le ministre appelle la "cons-

titution", a-t-il été préparé par la conférence elle-même ou par le gouvernement anglais?

L'hon. M. ROWELL: Cela a été préparé par la conférence elle-même et adopté par elle après une longue discussion. Si mon honorable ami veut se rapporter aux minutes de la Conférence impériale de 1911, il verra qu'une très intéressante discussion précéda l'adoption unanime de cette résolution. Telle que soumise au début, elle était en quelques points différente de la forme qu'elle prit ensuite, lorsqu'elle fut adoptée par l'unanimité de la conférence.

Cette résolution prévoyait une réunion de la conférence tous les quatre ans. Normalement, la conférence aurait dû se réunir en 1915; mais en raison de l'état de guerre, elle n'eut pas lieu. En 1915, le gouvernement des Indes, agissant par l'intermédiaire du conseil législatif impérial, adopta la résolution suivante:

> Ce conseil recommande au Gouverneur général en conseil qu'une demande soit adressée par l'intermédiaire du très honorable secrétaire d'Etat au gouvernement de Sa Majesté, à l'effet que les Indes soient dorénavant officiellement représentées à la conférence impériale.

Cette résolution fut acceptée au nom du gouvernement par lord Hardinge et fut approuvée par l'unanimité du conseil. Le gouvernement du Royaume-Uni l'approuva plus tard, et à une réunion de la conférence impériale de guerre qui se réunit en 1917, les représentants des Indes y assistèrent à titre de gracieuseté. A cette conférence la résolution suivante fut adoptée à l'unanimité:

> La conférence impériale de guerre désire faire savoir qu'elle est d'avis que la résolution de la conférence impériale du 20 avril 1907...

C'est la résolution dont je viens de lire une partie importante.

> ...devrait être modifiée de façon à permettre aux Indes d'être entièrement représentées dans toutes les conférences impériales futures, et que l'on prenne des moyens nécessaires pour obtenir le consentement des divers gouvernements, afin que la prochaine conférence impériale puisse être convoquée et constituée en conséquence.

Cette résolution a été adoptée par l'unanimité de la conférence impériale de guerre de 1917, et le sens en a été communiqué aux gouvernements des différents dominions autonomes. Ceux-ci ont approuvé la résolution, et alors, l'amendement à la constitution a été mis en vigueur. Quand la conférence impériale de 1918 a été convoquée, les Indes ont été invitées comme un des membres constituants de la conférence, et leur représentant y est venu pour la première fois, parler au nom des trois cents millions d'habitants des Indes.

M. McKENZIE: Nous sommes représentés par notre premier ministre; y a-t-il quelqu'un qui, en vertu de ses fonctions, agit comme représentant des Indes?

L'hon. M. ROWELL: Les Indes étaient représentées à cette conférence par le secrétaire d'Etat pour les Indes, l'honorable M. Montagu, qui était là en sa qualité officielle et aussi par deux autres représentants nommés par le gouvernement des Indes. L'un d'eux était le maharajah de Patiala et l'autre, un membre distingué du conseil législatif des Indes, sir S. P. Sinha, qui depuis est devenu lord Sinha, avec un siège à la Chambre des lords, et sous-secrétaire d'Etat pour les Indes—le premier Hindou à faire partie du gouvernement anglais.

J'allais faire remarquer que l'Australie n'était pas représentée à la conférence de 1917, mais qu'elle l'était à celle de 1918. Cette dernière conférence fut unique et fera époque dans l'histoire. En effet pour la première fois dans l'histoire de l'empire, tous les dominions autonomes étaient représentés par leurs premiers ministres et plusieurs de leurs collègues. L'Inde, qui devient graduellement un dominion autonome, était représentée par ses propres mandataires ainsi que par le sous-secrétaire d'Etat pour les Indes, et les autres parties éloignées de l'empire étaient représentées par le secrétaire d'Etat pour les colonies. Ainsi étaient réunis là les représentants de quatre cents millions d'individus, presque un quart de toute la race humaine.

La conférence était unique aussi en vue de l'époque à laquelle elle avait lieu, savoir: la plus sombre de l'histoire de la guerre depuis la première bataille de la Marne. Les mois d'avril, mai et juin de l'an dernier ont compté parmi les plus critiques et les plus difficiles de toute la guerre, et il était intéressant et significatif de voir qu'au moment même où l'avenir paraissait sombre et jusqu'à un certain point décourageant, les représentants de toutes les parties de l'empire, y compris les Indes, étaient assemblés, indiquant la ferme résolution de l'empire britannique, par toutes les parties qui le composent, de lutter ensemble jusqu'à la victoire, en dépit des difficultés, et malgré les menaces de l'heure présente.

Cette conférence était unique à un autre égard: c'est que en dépit des efforts tentés par l'Allemagne pour chasser des hautes mers les navires britanniques par la guerre du sous-marin, la flotte de Sa Ma-

jesté a si bien réussi à neutraliser cette menace que les représentants de tous les continents—Asie, Afrique, Europe, Amérique, Australasie—purent voyager en toute sécurité et se rendre à Londres pour s'y réunir en un conseil commun, afin de formuler leurs projets dans le but de vaincre et de renverser cette puissance ennemie qui se livrait sur mer à cette piraterie inhumaine. La situation dans son ensemble—la composition de la Conférence, les conditions qui ont présidé à sa réunion, la maîtrise des mers mise en lumière par ce fait que les représentants de tout l'empire britannique purent se réunir des quatre coins du globe, tout cela, dis-je, porta M. Balfour, parlant à l'ouverture de la conférence, à faire observer que c'était une des plus remarquables assemblées dont l'histoire fasse mention. Il montra, comme on l'a souvent observé ici et ailleurs, que les Allemands ont bien mal compris l'âme britannique quand ils pensaient que l'empire s'écroulerait sous la pression et l'effort d'une grande guerre.

M. CAHILL: Quelles sont les colonies représentées à cette conférence?

L'hon. M. ROWELL: Il n'y a pas de colonies directement représentées à cette conférence. Les dominions autonomes, les Indes et la mère patrie sont représentés. Les autres possessions coloniales ne sont pas représentées, sauf dans la mesure où elles le sont par le secrétaire d'Etat aux colonies. Il est membre de la Conférence en vertu de la constitution même de cette Conférence qui déclare explicitement, que le premier ministre et le secrétaire d'Etat aux colonies de la Grande-Bretagne seront membres de la Conférence. Cette Conférence est donc dans le principe une réunion des dominions autonomes de l'empire.

La Chambre tiendrait sans doute à savoir quelles sont les questions abordées et étudiées à cette Conférence impériale. Je signalerai à la Chambre quelques-unes des questions les plus importantes, et ceux des députés qui désireraient se documenter à cet égard en trouveront un aperçu dans le rapport de la Conférence déposé sur le bureau de cette Chambre.

Une des plus importantes question qui soient venues en discussion a trait à la loi de naturalisation. Les députés se souviennent qu'à la Conférence impériale de 1911, on y adopta d'une seule voix la proposition portant qu'à l'avenir il serait créé ce qu'on appelait une citoyenneté impériale, c'est-à-dire une naturalité qui serait valable dans toute l'étendue de l'empire. Avant la Conférence de 1911 et en réalité au moment même où siégeait cette Conférence, notre loi de naturalisation se limitait à notre propre territoire.

En d'autres termes, un individu naturalisé au Canada devenait sujet britannique, tant qu'il habitait le Dominion. S'il retournait dans son propre pays, sans y avoir été au préalable dénaturalisé par quelque acte personnel, il redevenait citoyen de son propre pays. Il n'était pas citoyen britannique, s'il allait en Grande-Bretagne ou en toute autre partie de l'empire britannique.. Je le répète, la Conférence de 1911 décida en faveur de la nationalité impériale et proposa que le Parlement fût saisi d'une loi qui pourrait être adoptée par tous les dominions autonomes, et qui conférerait ce qu'on appelle la nationalité impériale. Cette loi fut adoptée par la Chambre impériale des communes en 1914.

L'hon. M. LEMIEUX: Nous l'avons également adoptée ici.

L'hon. M. ROWEL: Elle fut adoptée par la Chambre canadienne des communes en 1914. Terre-Neuve l'a également adoptée. L'Afrique-Sud, l'Australie et la Nouvelle-Zélande ne l'ont pas adoptée et cela surtout parce que, avant qu'elles pussent prendre cette initiative, la guerre éclata et la question fut ajournée, comme elle l'ont fait observer, en attendant la fin des hostilités. Toutefois, eu égard aux conditions créées par la guerre, le gouvernement britannique décida qu'il faudrait apporter d'importantes modifications à cette loi, et en 1917 il transmit aux gouvernements des dominions une communication suggérant certains amendements. Ces modifications furent mises à l'étude, et l'an dernier la Chambre des communes impériales adopta une loi apportant d'importantes modifications à la loi. dont la plus importante peut-être est la plus grande latitude donnée aux dispositions relatives à l'annulation des certificats de naturalisation aux conditions énoncées dans la loi. Inutile pour le moment de m'attarder aux détails, puisqu'ils viendront en discussion, quand la Chambre sera saisie de la mesure ministérielle traitant de la naturalisation, vu que sans doute il sera présenté un projet de loi contenant du moins quelques-unes des perscriptions de la nouvelle loi impériale.

L'hon. M. LEMIEUX: Quelles seront les principales dispositions de cette loi?

L'hon. M. ROWELL: Les principales dispositions de la loi anglaise sont une autorité très largement augmentée d'annu-

ler les certificats de naturalisation. Je pourrais donner les dispositions à mon honorable ami, mais je présume qu'il ne désire pas que je m'arrête à cela pour le moment. Il y a une disposition dans cette partie de la loi anglaise—relative à la naturalisation qui s'applique seulement aux Iles Britanniques—non pas la partie générale qui peut être adoptée par tout l'empire—mais une disposition disant qu'aucun étranger ennemi ne peut être naturalisé pendant une période de dix ans. A la conférence impériale, on a adopté cette résolution n° 20 de 1918:

La conférence s'en réfère à la résolution 10 adoptée par la conférence de guerre impériale de 1917, reconnaissant l'opportunité et l'importance qu'il y a d'établir l'uniformité de politique et d'action dans tout l'empire, au sujet de la naturalisation et recommande qu'une conférence spéciale, représentant toutes les parties de l'empire soit convoquée à la date la plus rapprochée possible, pour examiner et faire rapport à la lumière de cette résolution, sur toute question ayant trait à la nationalité ou à la naturalisation, que tout gouvernement représenté à la conférence spéciale pourrait désirer soulever et sur toute proposition qui pourrait être faite pour amender la loi actuelle.

Cela laisse prévoir une future conférence qui traitera les questions qui ne sont pas prévues par la loi anglaise actuelle. Je puis indiquer deux ou trois des sujets qui sont à l'étude, mais sur lesquels on n'est arrivé encore à aucune conclusion. L'un est la question de la situation d'une femme mariée à un étranger—aura-t-elle le droit, si elle épouse un étranger, de conserver sa nationalité britannique? Un autre sujet est la question de la double nationalité. Comme le savent sans doute les honorables députés, dans quelques pays un homme ne perd pas son droit de citoyen dans sa patrie en devenant citoyen d'un autre pays. En Allemagne, la loi Delbruck de 1913 contient une disposition par laquelle un citoyen désirant obtenir la naturalisation dans le pays où il vit, pouvait obtenir le consentement du gouvernement impérial allemand pour conserver son droit de citoyen dans son propre pays, et aussi devenir citoyen d'un autre pays. Cette question de la double nationalité affecte non seulement les Allemands, mais tous les sujets russes. D'après la loi russe, un homme ne perdait pas son droit de citoyen russe en devenant sujet d'un autre pays, excepté par un ukase spécial du czar. Il pouvait devenir citoyen anglais en vertu de la loi et être ici un sujet britannique tout en restant citoyen russe dans son pays. Il y a une troisième question dont je ne me souviens plus en ce moment, que cette conférence spéciale devait être appelé à considérer. La résolution 19 sur la naturalisation a pour effet ce qui suit:

[L'hon. M. Rowell.]

Cette conférence est d'avis que dans tout l'empire une loi devrait être adoptée pour restreindre, pendant une certaine période après la guerre, en tenant compte des circonstances dans chaque pays, la naturalisation des citoyens des pays actuellement ennemis et aussi l'acquisition par eux de toute forme de droits politiques ou de privilèges de terres et de mines.

L'opinion du gouvernement du Canada et du gouvernement de l'Afrique-Sud était que cette question rentrait dans le détail de l'administration de la loi de naturalisation, que le Parlement de chaque dominion pouvait régler et qu'il ne convenait pas de soumettre cette question à l'examen de la conférence impériale. Le Canada et l'Afrique-Sud insistèrent pour faire retirer la motion. L'Australie et la Nouvelle-Zélande qui étaient les auteurs de la résolution, n'étaient pas disposées à la retirer. Le Canada s'abstint de voter en prétendant qu'il ne convenait pas de discuter cette question et l'Afrique-Sud vota contre.

Deux autres résolutions ont été discutées, dont une particulièrement importante avait trait à la naturalisation. La résolution 13 de la conférence a pour objet ceci:

La conférence de guerre impériale affirme à nouveau le principe posé par la résolution 21 de la conférence de 1917, en faveur d'arrangements en vertu desquels ceux qui ont l'intention d'émigrer du Royaume-Uni puissent être induits à s'établir dans des pays où flotte le drapeau britannique. Elle est d'opinion que les représentants des Dominions d'outre-mer dans le Royaume-Uni devraient se tenir en rapport très intime avec tout nouveau corps établi par le gouvernement de Sa Majesté pour surveiller l'émigration du Royaume-Uni. La conférence est d'opinion que la nomination d'un comité consultatif, ne devant pas dépasser dix membres, dans lequel devraient siéger des représentants des Dominions d'outre-mer pour conseiller ledit corps, présenterait les meilleurs moyens de coopération.

La proposition soumise à la conférence était d'établir une autorité centrale d'immigration, comprenant des représentants des dominions, qui contrôlerait l'immigration. Tous les dominions s'opposèrent à cette proposition. Il estimèrent que cette autorité anglaise devait être établie par le gouvernement anglais lui-même, et que si les dominions pouvaient entrer en consultation avec elle à propos de la politique adoptée, le gouvernement britannique seul devrait être responsable de cette autorité.

Toutefois, le principe que les Dominions autonomes aient la haute main sur l'immigration a été approuvé de tout cœur par la Conférence.

Pour moi, bien que je sois d'avis que la première tâche que nous devons accomplir,

à l'heure qu'il est, consiste à réintégrer dans la vie civile les soldats revenant d'outre-mer et à procurer du travail à ceux qui sont exposés au chômage, par suite de la dislocation de nos industries causée par la brusque cessation des hostilités, je suis convaincu qu'aussitôt que le Canada sera en mesure d'accueillir des immigrants, nous pouvons nous attendre à recevoir de forts contingents de la mère patrie, surtout des vétérans ayant pris part à la grande guerre.

M. VIEN: Dois-je comprendre que cette association ou n'importe quelle autre association sous la direction du gouvernement britannique dirigera et façonnera notre politique d'immigration?

L'hon. M. ROWELL: Le gouvernement anglais n'a absolument rien à faire avec notre politique d'immigration. Il s'occupe purement et simplement de diriger vers les dominions autonomes le flot de l'immigration britannique et nous approuvons cette politique de tout cœur. Relativement à l'immigration, la question la plus importante peut-être est celle qui a trait à l'Inde et c'est un aspect du problème que j'exposerai à la Chambre tout à l'heure. Les honorables députés sont au fait que la question de l'immigration hindou vers les divers dominions autonomes de l'empire britannique, a suscité passablement d'agitation et de controverses depuis plusieurs années. C'est un sujet, qui a soulevé l'ire des peuples de l'Inde et sur lequel les populations des dominions autonomes possèdent également des convictions énergiques et bien arrêtées. Les représentants de l'Inde ont adopté l'attitude que puisque leur pays constitue une partie de l'empire britannique, les Hindous ne devraient pas être placés dans une situation désavantageuse par rapport aux autres peuples asiatiques. Ils ont soutenu que puisqu'ils sont citoyens de l'empire et qu'ils ont soutenu la cause britannique au cours de la dernière guerre, ils devraient être placés sur le même pied au moins que les Chinois et les Japonais. Cette prétention, il faut bien l'avouer, est valable et mérite d'être étudiée si nous nous plaçons à leur point de vue.

La conférence de 1917 a adopté un principe de réciprocité, à savoir qu'aucun citoyen d'un dominion autonome ne devrait pas réclamer pour lui dans l'Inde des privilèges plus étendus que ceux que son pays est prêt à concéder à un Hindou.

L'hon. M. LEMIEUX: Cela veut dire l'exclusion.

L'hon. M. ROWELL: Cette concession signifie beaucoup à leur yeux au point de vue sentimental. Elle signifie que l'Inde n'est pas disposé à accorder aux dominions autonomes des privilèges que ces derniers ne sont pas prêts à lui conférer en retour.

Comme il fallait s'y attendre, à la conférence de 1918, à laquelle les représentants de l'Inde assistaient de droit pour la première fois, la grande question pour eux, la question qu'ils signalaient avec beaucoup d'énergie et à maintes reprises à l'attention des délégués, ce fut la situation des Hindous dans les dominions autonomes et le problème de l'immigration hindoue à l'avenir.

La conférence étudia le problème sérieusement sous ses divers aspects et de longs débats eurent lieu pendant une assez longue période. Finalement la résolution qui suit fut adoptée à l'unamité et acceptée tant par les représentants de l'Inde que par les délégués des dominions comme une politique praticable. Elle repose sur le principe de réciprocité qui a été adopté à la conférence de 1919. La résolution n° 21 est ainsi conçue:

> La conférence de guerre impériale est d'avis que l'on devrait sans tarder donner suite au principe de réciprocité, qui fut approuvé par la résolution XXII de la conférence de guerre impériale de 1917. Conformément à cette résolution, il est décidé....

Je prierai mes honorable amis de prendre particulièrement note de l'article 1er, attendu qu'il a une portée fort intéressante sur nos futures relations avec l'Inde:

> 1. C'est une fonction inhérente aux gouvernements des différents pays qui composent la confédération britannique, y compris l'Inde, que chaque nation jouisse de la maîtrise absolue quant à la composition de sa population, et qu'elle ait le droit de restreindre l'immigration venant d'aucun pays formant partie dudit empire.
>
> 2. Les citoyens britanniques domiciliés dans un pays britannique, y compris l'Inde, devraient être admis dans n'importe quel autre pays anglais, aux fins de la visiter pour son plaisir ou pour faire du commerce et même y résider provisoirement pour des fins d'éducation. Les conditions de pareilles visites devraient être réglementées en s'appuyant sur le principe de réciprocité ainsi qu'il suit:
>
> (a) Est reconnu le droit du gouvernement de l'Inde d'adopter des lois dont l'effet sera de soumettre tout citoyen britannique domicilié dans un pays britannique aux mêmes conditions s'il visite l'Inde, que celles qui sont imposées à un Hindou visitant son pays.
>
> (b) Tel droit de visite ou de séjour provisoire sera, dans chaque cas particulier, mentionné dans un passeport ou permis par écrit délivré par le pays du domicile et sujet au visa d'un fonctionnaire nommé et autorisé par le pays objet de la visite, si ce pays le désire.

(c) Ce droit ne s'appliquera pas à une visite ou séjour provisoire pour fins de travail ou d'établissement permanent.

Il est donc reconnu que pour ce qui est de la main-d'œuvre, le droit d'entrée au Canada ne s'applique pas aux Hindous désireux de venir ici pour travailler ou s'y établir.

3. Il faudrait permettre à ceux des Hindous qui sont déjà permanemment domiciliés dans les autres pays anglais d'y amener leurs femmes et leurs enfants mineurs, à la condition: a) de ne pas admettre plus d'une femme et ses enfants par Hindou et b) d'exiger que le gouvernement de l'Inde ait certifié dans le cas de chaque individu que c'est bien la femme légitime ou l'enfant de cet Hindou.

M. McMASTER: Terrible responsabilité!

M. LAPOINTE (Kamouraska): Les Canadiens bénéficieront-ils de la même faveur?

L'hon. M. ROWELL: Je suis sûr que le gouvernement de l'Inde se mettra à la disposition de tout honorable député qui désirerait se prévaloir de cet accommodement. Les représentants de l'Inde ont sans doute tenu cette clause pour très importante, tandis que d'autres ne l'étaient pas moins au point de vue des colonies autonomes. C'est au Canada et dans l'Afrique du Sud que ce sont produits les troubles les plus violents à l'occasion de ces émigrés de l'Inde. L'Afrique du Sud surtout semble avoir souffert d'une émigration plus nombreuse qu'ailleurs. Je suis heureux de dire, cependant, que cette solution a été unanimement acceptée par les représentants de tous les peuples de l'empire, y compris l'Inde, comme assurant pour l'avenir une entente juste et honorable à ce sujet.

M McQUARRIE: A-t-elle été acceptée par l'Australie?

L'hon. M. ROWELL: Oui, toutes les parties de l'empire y ont acquiescé; et je crois qu'en considérant la chose à tous les points de vue, on reconnaîtra que c'était une solution équitable de la difficulté. Je me rends compte de la répugnance que l'on peut avoir à admettre dans le pays les femmes des Hindous qui, dans le moment, habitent le Canada. Je conçois aisément que l'on ait des motifs de s'y opposer, mais c'est là, à mon sens, le moins que nous pouvions faire à l'égard de nos concitoyens de l'empire des Indes, qui ont combattu si vaillamment dans cette guerre.

M. LAPOINTE (Kamouraska): Le ministre a-t-il une idée de la femme à qui tout particulièrement, sera faite la faveur d'être admise au Canada?

[L'hon. M. Rowell.]

L'hon. M. ROWELL: La seule règle est celle qu'établit la résolution. C'est au gouvernement de l'Inde à décider quelle sera celle qui viendra au Canada.

Dans une discussion de cette affaire, il convient de dire, je crois, qu'en mettant un terme au malentendu qui existe depuis si longtemps entre l'Inde et les colonies britanniques autonomes, malentendu dont les Allemands ont su tirer parti pour exciter l'Inde à la révolte et y causer du malaise, les Indiens ont vraiment contribué, comme ils le disent, à établir la paix et la sécurité dans l'empire.

M. McQUARRIE: Le ministre me permettra-t-il de lui demander si cet accord est semblable à celui qui existait depuis quelques années entre l'Inde et l'Afrique du Sud. Je crois que, dans l'Afrique du Sud, on admet une femme et ses enfants, et la situation y est devenue très difficile en ce sens qu'une femme pouvait amener avec elle peut-être neuf ou dix garçons, et nul moyen absolument de résoudre la difficulté. Peut-être a-t-il été conclu un autre accord dans le cas de l'Afrique du Sud, comme aussi des autres colonies, et j'aimerais à savoir quel a pu être ce nouvel arrangement.

L'hon. M. ROWELL: Je connais bien peu les conventions qui existent relativement à l'Afrique du Sud. Tout ce que je sais, c'est que les représentants de ce pays ont donné cordialement leur adhésion au projet dont je parle.

Je me préparais à dire que l'Inde avait contribué à la guerre pour plus d'un million de soldats. Ils se sont battus comme des braves en Mésopotamie, en Palestine et dans l'Afrique orientale. Les troupes de l'Inde étaient sans doute peu faites pour les conditions dans lesquelles la guerre avait lieu en Europe occidentale, mais ailleurs, ils ont acquis à cette race une gloire impérissable, comme, au reste, les soldats de toutes les colonies autonomes.

Pour que les représentants des dominions se réunissent autour d'une table commune où, de concert avec les représentants de l'Inde, ils discuteront les affaires de l'empire, il faut reconnaître à ceux-ci au moins les droits que cette résolution indique.

M. McMASTER: Je crois que le ministre a pris part à cette conférence. A-t-il compris que cette proposition était favorablement acceptée par les représentants de l'Inde?

L'hon. M. ROWELL: La meilleure réponse à cela, c'est peut-être de lire la déclaration de sir S. P. Sinha, qui a parlé

sur la résolution après l'avoir lui-même proposée. Les sentiments qu'il exprimait étaient ceux, a-t-il dit, du maharajah de Patiala, incapable d'assister à la conférence le jour où la résolution a été proposée. Il n'y a dans les remarques des représentants de l'Inde rien d'autre qu'une approbation cordiale de l'arrangement pris.

Vu l'importance du sujet il est peut-être à propos de citer ce qui a été dit:

M. Long, mon collègue, le maharajah de Patiala, malheureusement empêché d'être ici aujourd'hui, désire faire savoir, par mon entremise, qu'il est parfaitement d'accord avec moi sur ce que je vais dire à la conférence. Je regrette excessivement, aussi, l'absence de sir Robert Borden, parce que je voulais exprimer en sa présence mon profond sentiment de gratitude pour la générosité et la sympathie dont il a fait preuve en traitant toute la question l'année dernière et cette année. Je désire lui exprimer ma gratitude pour les très grands services qu'il a rendus et auxquels, d'après moi, sera due en très grande partie la solution satisfaisante à laquelle nous en serons arrivés, si la conférence accepte le projet de résolution que j'ai l'honneur de présenter.

Personne ne saurait déclarer plus franchement son appréciation et son approbation. Il convient d'ajouter qu'à la fin du débat, M. Montagu, secrétaire d'Etat pour les Indes, a dit qu'il espérait voir bientôt luire le jour où les citoyens de l'Inde seraient admis dans toutes les parties de l'empire, comme les autres sujets. Mais ce n'est pas ce que les représentants de l'Inde eux-mêmes ont déclaré, bien que ce soit naturellement leur ambition d'obtenir ce privilège. A l'honorable ministre de la Colonisation et de l'Immigration revient en grande partie l'honneur de la solution satisfaisante de cet important problème, car il y a consacré beaucoup de temps.

M. COOPER: Je n'étais pas présent quand le ministre a parlé de naturalisation, mais on m'a signalé que nombre de soldats ayant servi dans l'armée canadienne n'avaient pas demeuré assez longtemps en Canada pour avoir droit de s'y faire naturaliser. Le Gouvernement a-t-il l'intention de faciliter leur naturalisation en considération des services qu'ils ont rendus au pays?

L'hon. M. ROWELL: J'ai seulement parlé du caractère de la loi adoptée en Grande-Bretagne et j'ai dit que le Gouvernement était à étudier une proposition d'amendement à la loi de naturalisation et qu'il présenterait un bill à ce sujet, au cours de la session actuelle. La question à laquelle mon honorable ami M. Copper, fait allusion, le Gouvernement l'a mise à l'étude.

Il y a aussi un autre groupe de questions à traiter au sujet de l'amélioration des communications entre les différentes parties de l'empire, et dont je me dispenserai, pour le moment, d'entretenir la Chambre.

L'hon. M. LEMIEUX: Des communications transocéaniques et télégraphiques?

L'hon. M. ROWELL: Des communications de toutes sortes et de toute nature. De fait, ces questions sont au nombre des plus importantes qu'on ait soulevées aux différentes conférences qui ont eu lieu, et elles ont toujours provoqué beaucoup d'attention. Je vais signaler à mon honorable ami, les résolutions qui furent adoptées et qui se trouvent dans le rapport de la Conférence, et je vais passer à d'autres sujets. La première de ces résolutions a rapport au service d'information dans tout l'empire. Voici ce que dit la résolution numéro 9:

La Conférence impériale de guerre conçoit qu'il serait important: (a) d'établir un service d'information satisfaisant dans toutes les parties de l'empire britannique; (b) et que ce service provînt de sources britanniques. La conférence prie le gouvernement de Sa Majesté de formuler un plan à cette fin, d'après les indications du mémoire préparé par le ministre de l'Information, et de soumettre ce plan à la considération des gouvernements représentés à la Conférence.

Cette résolution fut adoptée, mais le gouvernement impérial n'a encore présenté aucune proposition. En outre, il fut adopté, au sujet des intérêts maritimes, deux résolutions portant respectivement le numéro 11 et le numéro 24.

L'hon. M. LEMIEUX: Cette résolution n'a-t-elle pas fait l'objet d'une polémique dans la presse britannique à cette époque, et n'a-t-elle pas été combattue?

L'hon. M. ROWELL: Oui. La presse britannique soutenait, à bon droit selon moi, qu'il fallait un service d'information dirigé par la presse et non pas assujetti aux dictées ni au contrôle du gouvernement britannique ni d'aucun autre.

M. SINCLAIR (Guysborough): L'honorable ministre voudrait-il nous dire ce qu'il en pense lui-même?

L'hon. M. ROWELL: Pour ce qui est d'un service général d'information concernant l'univers entier, je pense que c'est la presse elle-même qui devrait voir à recueillir et à répandre les renseignements.

M. LAPOINTE (Kamouraska): Lord Beaverbrook n'a-t-il pas suggéré l'idée d'un service impérial d'informations comme celui-là?

L'hon. M. ROWELL: Lord Beaverbrook a proposé la création d'un service impérial de nouvelles, mais cette proposition avait été faite à une conférence antérieure —je ne suis pas certain si c'est en 1911 ou 1917—. Dans cette circonstance la proposition fut faite par l'Australie ou la Nouvelle-Zélande, et le mémoire dont il est question dans la résolution avait été préparé et soumis par lord Beaverbrook. Les résolutions concernant le transport maritime sur la 11e et la 24e.

L'hon. M. LEMIEUX: Avant de passer à un autre sujet, mon honorable ami peut-il nous dire s'il a été question des tarifs maritimes?

L'hon. M. ROWELL: Oui.

L'hon. M. LEMIEUX: Une décision a-t-elle été prise? Le ministre n'ignore pas qu'il s'est porduit de ce côté de l'Atlantique un fort mouvement en faveur de l'abaissement des tarifs d'assurance maritimes. En plusieurs circonstances, les intéressés se sont adressés au ministre du Commerce, et ce dernier leur a promis de se mettre en relation avec les Lloyds et les autorités impériales pour obtenir des conditions plus avantageuses pour les expéditeurs canadiens. La conférence a-t-elle décidé quelque chose au sujet de cette question?

L'hon. M. ROWELL: Voici ce qui a été fait: Il a été décidé de nommer une commission impériale composée de représentants des Dominions et de la mère patrie pour étudier toute la question du transport maritime ainsi que plusieurs autres mentionnées dans la résolution, pour trouver un remède aux griefs dont on se plaignait.

La résolution n° 11 est ainsi conçue:

La conférence accepte, en principe, l'institution d'une commission d'enquête impériale et renvoie la question à un comité de la conférence, chargé de rédiger un projet détaillé à cette fin.

La conférence décide aussi de charger ce comité d'étudier les meilleurs moyens à prendre pour encourager et faciliter les communications entre les différentes parties de l'empire, en accordant une attention particulière aux dimensions probables des navires et à l'outillage des ports, ainsi qu'à la résolution soumise par le premier ministre de la Nouvelle-Zélande.

Conformément à cette résolution la conférence nomma un comité chargé de faire un rapport. Après avoir tenu plusieurs séances, le comité décida qu'il était incapable de prendre une décision dans le peu de temps que devait durer la conférence, sans pouvoir consulter des experts et sans avoir institué une enquête complète. Voici cette résolution 20, 24:

[M. Lapointe (Kamouraska).]

Pour maintenir les relations d'une manière satisfaisante et en même temps encourager les échanges commerciaux et industriels entre les différents pays de l'empire britannique, cette conférence est d'avis que la question du transport maritime sur les principales routes, particulièrement entre le centre de l'empire et les possessions d'outre-mer, y compris l'Inde, doit être étudiée à fond par une commissioin impériale composée de représentants du Royaume-Uni, des possessions britanniques et des dépendances.

2. Dans ce but, il y a lieu de nommer une commission d'enquête impériale représentant les différentes parties de l'empire et autorisée à étudier toutes les questions concernant les tarifs de transport maritimes, le développement et l'amélioration des moyens de communications par mer entre les différentes parties de l'empire, en accordant une attention spéciale à la dimension et au type des navires et à l'outillage des ports; cette commission comprendra, outre les représentants des gouvernements intéressés, des experts sur les questions à étudier et des représentants des compagnies de transport et de commerce.

Le gouvernement impérial a invité le Canada à nommer son représentant dans cette commission et la question reste pendante en attendant le retour à la santé du ministre des affaires navales (M. Ballantyne), qui était membre de ce comité et qui a contribué à la rédaction de cette résolution. L'honorable ministre s'occupera de cette question dès son retour et le représentant du Canada sera nommé pour étudier toutes les questions comprises dans la résolution.

La résolution n° 12 de la conférence a trait à un service impérial de colis postaux:

En vue d'encourager le commerce impérial, la conférence croit désirable d'augmenter, perfectionner et coordonner le service actuel de colis postaux entre les différentes parties de l'empire et exprime le vœu que les propositions contenues dans le mémoire soumis par la Chambre de Commerce soient étudiées par les gouvernements représentés à la conférence, en vue de réparer un projet détaillé pour le règlement de cette question.

Le gouvernement du Royaume-Uni fit observer à la conférence que dans plusieurs parties du monde, le service des colis postaux était beaucoup plus étendu qu'au Canada et que dans d'autres pays de l'empire. Ici, la dimension des colis est plus restreinte que dans plusieurs autres endroits, et l'on suppose que l'établissement d'un serivce de colis postaux plus libéral que celui que nous avons actuellement serait de nature à encourager les échanges entre les diverses parties de l'empire.

La conférence a adopté une résolution qui approuvait le principe général, mais les détails du projet n'ont pas été arrêtés.

M. McMASTER: Nous pensions qu'on s'était beaucoup servi de la poste aux colis au Canada depuis quelques années.

L'hon. M. ROWELL: Mon honorable ami peut peut-être traiter ce sujet en connaisseur. J'avais eu l'idée qu'on se servait surtout des messageries.

M. McMASTER: C'est possible.

L'hon. M. ROWELL: Voilà la 14e résolution qui a trait aux communications par le télégraphe sous-marin:

Qu'il est du plus grand intérêt pour l'empire que le tarif des dépêches télégraphiques entre le Royaume-Uni, le Canada, l'Australie, le Sud-Africain et les Indes, soit de nouveau sensiblement abaissé dès que faire se pourra.

Que, afin de garantir des communications télégraphiques des plus économiques et des plus certaines entre le Royaume-Uni, le Canada, l'Australie et la Nouvelle-Zélande, il est à désirer que ces pays contribuent à l'établissement d'un câble transatlantique qui leur appartiendra.

L'hon. M. LEMIEUX: C'est une vieille question.

L'hon. M. ROWELL: C'est une vieille question qui a été discutée, j'imagine, à toutes les conférences impériales qui ont eu lieu depuis vingt ans.

L'hon. M. LEMIEUX: Nous avons, il va sans dire, le câble du Pacifique.

L'hon. M. ROWELL: Nous avons le câble du Pacifique qui appartient à l'empire britannique; mais, au début, les gouvernements intéressés ont dû fournir une bonne somme pour combler les déficits. L'entreprise se soutient d'elle-même depuis quelques années et elle rapporte beaucoup plus que les frais d'exploitation. Durant la guerre, nous avons eu à notre disposition un câble transatlantique.

L'hon. M. LEMIEUX: Un câble français?

L'hon. M. ROWELL: Non, un câble allemand. Continuera-t-il à être à notre disposition? Cela dépendra un peu, je le suppose, de la décision du Congrès de la paix. A l'heure qu'il est, il est utilisé par le même commission qui se sert du câble du Pacifique.

L'hon. M. LEMIEUX: Où aboutit-il?

L'hon. M. ROWELL: Quelque part sur la côte orientale. Si ce câble est disponible, la résolution ne demande rien de plus, naturellement. L'Australie et la Nouvelle-Ecosse ont fait de vives instances à ce sujet.

L'autre groupe de questions qu'il y avait à examiner ensuite avait trait au développement et à l'utilisation des ressources impériales.

M. COCKSHUTT: Avant que le ministre poursuive, m'est-il permis de demander si la question des passeports a été traitée dans les documents soumis à la conférence, et quelles règles sont observées à l'égard des passeports dans les diverses parties de l'empire?

L'hon. M. ROWELL: La question des passeports n'a pas été soumise aux délibérations de la conférence. L'autre groupe de questions que j'ai mentionné se rapportait au développement et à l'utilisation des ressources impériales, et il y eut quatre ou cinq résolutions concernant les divers aspects de ce sujet. La première avait trait à l'exclusion des Allemands ennemis de toute participation à l'industrie des métaux autres que le fer. Le gouvernement anglais a adopté une loi ayant pour titre loi des métaux autres que le fer, et pour objet de priver les étrangers ennemis de tout intérêt dans cette industrie. Cette démarche a été le résultat de la position dominante que les métallurgistes allemands occupaient dans tout l'empire britannique à l'ouverture des hostilités, et la loi tendait à faire cesser cet état de choses et à éviter sa répétition à l'avenir. La conférence a adopté cette résolution n° 2:

Conformément au programme qui tend à libérer l'empire de la sujétion aux organisations dirigées par les Allemands relativement aux métaux et aux minérais non ferreux, la conférence approuve le principe de la loi du Royaume-Uni sur l'industrie des métaux non-ferreux, et elle recommande aux gouvernements de l'empire de prendre des mesures efficaces, autant que celles-ci seront nécessaires et n'ont pas déjà été prises, pour donner effet à cette politique.

M. McMASTER: Puis-je poser une question? Je remarque que le ministre emploie parfois le mot "Commonwealth" qui rappelle le temps de Cromwell et parfois le mot "empire". Ces mots sont-ils synonymes ou échangeables?

L'hon. M. ROWELL: Je crois que le mot "empire", si on l'emploie dans l'ancien sens, ne s'aplique pas bien à la situation présente.

Quelques VOIX: Très bien! très bien!

L'hon. M. ROWELL. . . quant à l'Angleterre et aux dominions. Il nous faut ou donner à ce mot une nouvelle portée et un nouveau sens, ou bien nous servir d'un mot qui convient mieux aux circonstances actuelles.

En ce qui me concerne, je préfère "fédération britannique". (Très bien, très bien.)

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

Reprise de la séance.

L'hon. M. ROWELL: Monsieur l'Orateur, au moment où la séance fut suspendue, je parlais de la résolution adoptée par la conférence impériale de guerre, relative à l'exclusion de l'Allemagne de l'industrie des métaux non ferrugineux. La Chambre a dû le constater, je ne me suis proposé qu'un seul but: faire rapport des procédures de la conférence plutôt que discuter les questions qu'on y a soulevées et débattues à fond. Le temps m'étant limité, je dois nécessairement m'en tenir à ce qui a été réellement fait. Mais me permettra-t-on de faire observer qu'à propos de cette résolution et d'autres touchant les ressources impériales, peut-être, les questions en jeu avaient une importance spéciale du fait de la guerre qui se poursuivait alors? L'Allemagne ne s'était pas contentée, durant les vingt-cinq années qui avaient précédé la guerre, de faire paisiblement entrer les produits de son industrie dans tous les pays du monde, mais elle avait encore réussi à s'accaparer l'industrie métallurgique de l'univers, surtout cette partie des métaux non ferrugineux qui l'a placée dans la situation supérieure qu'elle occupait lorsque la guerre éclata; et le but de cette résolution était d'empêcher autant que possible qu'une pareille situation se renouvelât dans l'avenir. Les honorables députés observeront qu'en ce qui concerne le Canada—et l'on doit en dire autant des autres colonies autonomes—il n'est pas facile de régler la question au moyen d'une loi, vu le partage des pouvoirs législatifs entre le Gouvernement fédéral et les gouvernements provinciaux. Ces derniers, exerçant la haute main sur leurs propres terres, règlent l'exploitation des mines dans les limites de leur province respective.

L'hon. M. LEMIEUX: Mon honorable ami a-t-il dans l'esprit des gisements de minerais se trouvant au Canada et que des Allemands auraient exploité pour des fins de guerre? Un certain nombre de cas semblables se sont produits en Australie.

L'hon. M. ROWELL: Je parlais du principe général qui est en jeu. En ce qui concerne le Canada, cette résolution fait l'objet de l'étude du ministère des Mines à qui il incombe d'aviser à l'attitude que le Canada doit prendre—s'il doit en adopter une—dans le but de mettre en vigueur cette résolution.

M. BUREAU: Puis-je demander si la conférence avait dans l'idée, au temps de l'adoption de cette résolution, l'exercice de la haute main sur les mines de nickel du Canada?

L'hon. M. ROWELL: Il va sans dire que ces mines produisent une matière première très importante et fort essentielle non seulement pour le Canada, mais encore pour tout l'empire, et je m'étais proposé de faire allusion à cet aspect du problème dans une résolution qu'on adopterait plus tard.

Une autre question que la conférence a étudiée et qui revêt pour nous un intérêt peut-être moins direct que celui que nous avons dans la résolution que je viens de mentionner, ce fut celle de la libération des industries de l'empire de la dépendance des produits allemands, telles que les teintures. Cette résolution, le n° 10, est ainsi conçue:

> La conférence prend note de l'attitude qu'a adoptée et qu'a en vue le gouvernement de Sa Majesté dans le dessein de libérer l'industrie du Royaume-Uni de la nécessité d'acheter les teintures allemandes, et elle recommande aux gouvernements de l'empire d'étudier immédiatement la nature des moyens qu'ils peuvent prendre pour seconder les efforts du gouvernement impérial en vue de promouvoir l'heureux développement de l'industrie des teintures dans l'empire britannique et d'empêcher aussi la domination ennemie sur nos industries essentielles.

Le Chambre se rappellera la situation malheureuse dans laquelle la Grande-Bretagne, l'empire et les Etats-Unis se trouvaient lorsque la guerre commença. Ils devaient compter exclusivement sur l'Allemagne pour se procurer les teintures et d'autres matières premières essentielles, et il est certain que la Grande-Bretagne est bien décidée à ne plus être mise en face d'un pareil état de choses, mais à prendre le moyen de pousser le travail des usines repandues dans tout l'empire, et dont le maintien est indispensable à la vie industrielle du pays. Je crois que l'Angleterre prend les moyens voulus pour faire passer cette résolution dans la pratique.

L'une des questions les plus importantes étudiées par la conférence fut celle de la haute main à exercer sur les matières premières.

M. READ (Prince): La résolution relative aux produits non-ferrugineux avait-elle pour but la fusion de tous les métaux du Canada et de l'empire, ce qui nous aurait empêché de faire concurrence à titre d'entitée séparée?

L'hon. M. ROWELL: Non, elle n'avait pas pour but d'intervenir d'une façon ou d'une autre dans notre liberté d'action. Tout ce qu'on proposait, c'était que toutes les parties de l'empire en agissent suivant ce que faisait la Grande-Bretagne, afin d'assurer

que ces industries échapperaient à l'empire allemand et qu'elles demeureraient toujours sous la main de citoyens de l'empire britannique.

Il est inutile de rappeler à nos collègues l'importance de la matière première dans la poursuite de cette guerre. La haute main sur les matières brutes fut un des principaux facteurs mis à la disposition des Alliés pour assurer la victoire finale, et la fermeture du marché de ces produits à l'Allemagne a largement contribué à placer l'ennemi dans l'obligation de conclure la paix.

Le contrôle des matières premières a été une des questions longuement étudiées et discutées par la conférence dont la décision est constituée par trois résolutions. Je vais me permettre de donner lecture des parties de ces résolutions qui ont été publiées, puis je ferai quelques observations à leur sujet. La résolution n° 3 dit :

(1) La conférence décide qu'il est nécessaire d'obtenir, pour l'empire britannique et les nations alliées belligérantes, le contrôle de certaines matières premières essentielles, afin de leur permettre de réparer les effets de la guerre aussi vite que possible et de protéger les intérêts de leurs industries.

(2) La conférence est d'avis que les gouvernements de l'empire britannique devraient s'arranger entre eux pour assurer que les matières premières produites dans les limites de l'empire soient disponibles pour les fins sus-énoncées, et devraient s'arranger avec les nations alliées pour utiliser pour les mêmes fins les matières premières essentielles produites dans ces pays.

Le paragraphe 3 de la résolution n'est pas imprimé. Il fait l'énoncé des matières premières qui ont été jugées essentielles pour la continuation de la guerre et pour le maintien de la vie industrielle de la nation. Il me suffira peut-être de mentionner les deux articles que nous contrôlons pour ainsi dire au Canada, savoir: le nickel et l'amiante, qui, tous les deux, étaient compris dans la liste. Je crois que nous contrôlons 80 p. 100 de la production mondiale du nickel et une proportion semblable de la production d'amiante. Pour ces deux sortes de matières premières, le Canada occupe une position influente et prédominante. Le paragraphe 4 de la résolution dit :

Cette conférence a examiné les dispositions du projet de loi relatif aux importations et exportations (contrôle temporaire), qui est maintenant devant le parlement impérial, et est d'avis que, bien que les circonstances ne soient point du tout les mêmes dans toutes les parties de l'empire, quant à l'opportunité d'adopter une loi semblable, leurs gouvernements respectifs devraient cependant prendre les mesures convenables pour permettre la réalisation de l'objectif exposé dans la résolution n° 3.

Pour aider les gouvernements à déterminer l'attitude qu'il convient de prendre, la conférence recommande:

(1) Qu'un comité choisi parmi ceux qui prennent part à la conférence étudie d'abord les méthodes qu'il serait possible, pour chaque partie de l'empire, d'adopter pour obtenir le contrôle de chacune des matières premières essentielles mentionnées dans la résolution n° 3.

(2) Que les gouvernements représentés à la conférence devraient, selon les informations recueillies par leurs représentants dans ce comité, consulter les représentants des producteurs et du commerce intéressés, au sujet des méthodes de contrôle à employer qui s'adapteraient le mieux à chacune des matières premières.

Conformément à cette résolution, un sous-comité de la conférence a été nommé. Il s'est réuni plusieurs fois, et a examiné toutes les matières premières essentielles à la guerre et au maintien des industries, qui sont énumérées dans la résolution n° 3. Il a compilé ses renseignements sous forme de tableau, montrant les sources d'approvisionnement dans tout l'univers, jusqu'à quel point elles étaient contrôlées dans l'empire et chez les nations alliées, puis a tracé les meilleures méthodes à employer pour développer et utiliser les matières premières pour le bienfait de l'empire et des alliés. Ces informations ainsi compilées n'ont pas été publiées; elles sont entre les mains du Gouvernement, car si on les eût publiées à ce moment-là, c'eût été les livrer à l'ennemi.

M. BUREAU: Le ministre dit qu'un sous-comité a été nommé et que des recommandations ont été faites pour satisfaire les vues exprimées dans la résolution. Ces recommandations ont-elles été gardées secrètes ou doit-on les distribuer aux différents dominions autonomes, afin que l'on entreprenne une action concertée à ce sujet ?

L'hon. M. ROWELL: Ces recommandations ont toutes été distribuées comme documents confidentiels aux différents gouvernements. Le rapport complet du sous-comité, qui a été adopté par la conférence, n'a pas été publié dans le dossier, mais comme document confidentiel et est entre les mains des cabinets de tous dominions, à qui l'on donne tous les renseignements quant aux matières premières, leurs sources, leur présent état de développement, les besoins de l'empire, avec des recommandations dans beaucoup de cas sur leur développement et la manière de les utiliser.

M. BUREAU: Les gouvernements des provinces sont-ils inclus ?

L'hon. M. ROWELL: Non, seulement le Gouvernement fédéral dans tous les cas. La troisième résolution traitant cette question porte le numéro 23. Elle dit :

(1) La Conférence ayant pris connaissance du rapport du comité chargé des matières premières, prie le gouvernement de Sa Majesté de communiquer ce rapport aux gouvernements des dominions et des Indes, et de s'assurer quelle est leur opinion quant à la façon dont il convient d'agir.

(2) La Conférence est aussi d'accord que des mesures devraient êtres prises pour s'assurer des besoins et des ressources des alliés en ce qui regarde les matières premières spécifiées dans ce rapport.

Pour faire suite à cette résolution-ci, le rapport a été communiqué aux gouvernements de tous les dominions.

La conférence a pris une autre mesure au sujet des ressources minérales de l'empire; cette mesure est exposée dans la résolution n° 16.

En 1917, à la conférence impériale de guerre on adopta une résolution comportant création ou nomination d'un bureau impérial des ressources minérales, où tous les dominions seraient représentés. Ce bureau fut subséquemment créé, le représentant canadien étant M. Miller, du bureau des mines d'Ontario, géologue distingué et parfaitement documenté au sujet des ressources minières du Canada. A la conférence impériale, cette année, on a suggéré de donner de plus amples attributions au bureau et de demander à toutes les parties de l'empire de consentir à payer leur part des frais d'entretien.

Le Canada n'a pas cru qu'il bénéficierait des avantages de ce bureau dans une aussi large mesure que le feraient d'autres parties de l'empire. Nous avons cru que nous étions parfaitement documentés sur les ressources minérales du Canada et que par conséquent, nous n'avions pas un aussi pressant besoin des services de ce bureau que les autres parties de l'empire. Toutefois, la création de ce bureau ayant été décidée en 1917, et les autres parties de l'empire tenant beaucoup à ce que ce bureau continuât ses travaux, nous étions consentants à lui prêter notre appui pour une période de trois ans, au cours desquels nous pourrions discuter à fond son fonctionnement et décider si nous désirons continuer à lui prêter appui. Voici le texte de la résolution n° 16:

La conférence de guerre impériale ayant étudié le mémoire dressé par le ministre de la reconstruction sur le bureau des ressources minières impériales, ainsi que modifié, consent à ce que le nombre de représentants des industries minières et métallurgiques, faisant partie de l'exécutif du bureau, soit porté de quatre (ainsi que primitivement réglé) à six.

La conférence approuve en outre la proposition visant l'obtention d'une charte d'institution civile, ainsi qu'énoncé dans l'alinéa 6 du mémoire et les propositions figurant dans les alinéas 7 et 8 ainsi que l'attribution des frais.

L'attribution des frais limitant notre responsabilité à un chiffre spécifié et pour une période spécifiée, au lieu d'en faire une obligation générale, comme on l'avait primitivement proposé.

L'hon. M. LEMIEUX: Que fera donc ce bureau? se livrera-t-il à quelque expérimentation sur nos ressources minières ou fera-t-il l'acquisition de gisements au nom du gouvernement impérial? Le ministre vient de nous dire que les terres appartiennent aux gouvernements provinciaux. Quels seront les rapports de ce bureau avec les gouvernements provinciaux?

L'hon. M. ROWELL: Le bureau n'a pas que je sache l'intention de faire l'acquisition de gisements au nom du gouvernement impérial. Ce bureau a plutôt pour but de se livrer à des recherches et de dresser des rapports, de recueillir des renseignements sur les ressources minières de tout l'empire, sur leur situation, sur les moyens à prendre pour les développer au bénéfice de tout l'empire. L'évaluation de notre quotité de frais figurera sous la rubrique des crédits du ministre des Mines (M. Burrell) qui présentera alors à cette Chambre un état circonstancié de l'œuvre du bureau. Ma documentation à cet égard est assez générale.

M. CAHILL: A qui le bureau fera-t-il rapport?

L'hon. M. ROWELL: Ce bureau est nommé par tous les gouvernements de l'empire et fera rapport à tous.

M. CAHILL: A qui d'abord?

L'hon. M. ROWELL: Comme son siège d'affaires est à Londres, il fera sans doute rapport en premier lieu au gouvernement britannique et ce document sera transmis à tous les dominions.

M. BUREAU: Ce bureau est en Angleterre. Ces renseignements seront recueillis dans les divers dominions, puis ils seront transmis par l'entremise de ce bureau aux dominions. Tous les renseignements accueillis au Canada par ce bureau seront transmis au gouvernement de l'Australie, et ceux que ce dernier pays fournira au bureau seront transmis au Canada. Le but visé serait donc de divulguer, au moyen de ce bureau, des renseignements sur les ressources naturelles du Canada?

L'hon. M. ROWELL: C'est là un des objectifs visés.

M. BUREAU: Quels sont les autres?

L'hon. M. ROWELL: Ce sont mes souvenirs de l'été dernier que je rafraîchis en ce moment et d'ailleurs il s'agit d'une question qui ne tombe pas sous ma juridiction. L'intention n'est pas seulement de se documenter sur ces ressources, mais encore de faire rapport sur la question de savoir si leur développement au sens commercial est susceptible de réalisation. Voilà un des objectifs visés dans l'augmentation du personnel du comité et de ses attributions. Le ministre des Mines a reçu le rapport des travaux de ce bureau impérial et il nous le communiquera, quand ses crédits viendront en discussion.

L'hon. M. BURRELL: En réalité, ce bureau ne nous coûte rien.

Le gouvernement impérial paie les dépenses pendant les trois premières années. Notre seule contribution sera le paiement des dépenses du docteur Miller, le représentant canadien, qui part précisément en ce moment. Il a été là-bas et m'a fourni de nouveaux mémorandums sur le sujet.

M. LAPOINTE (Kamouraska): Le bureau a-t-il des fonctions exécutives ou est-il simplement un bureau de conseillers.

L'hon. M. ROWELL: C'est simplement un corps de conseillers réunissant et distribuant des renseignements.

M. LAPOINTE (Kamouraska): Je vois qu'il est dit dans le rapport qu'il est entendu que ce sera un corps dirigeant et pas seulement un corps de conseillers, et que pour lui donner des fonctions exécutives, il doit être incorporé. Par la résolution qui a été réellement adoptée, le bureau a été organisé comme un corps incorporé, on a donc dû décider de lui donner quelque autorité exécutive.

L'hon. M. ROWELL: Mon honorable ami a le rapport sous les yeux.

M. LAPOINTE (Kamouraska): Oui, cela se trouve aux pages 8 et 9.

L'hon. M. ROWELL: On remarquera dans les observations présentées par l'honorable ministre de l'Intérieur (M. Meighen) qui s'est chargé de cette question à la conférence, qu'il a été d'avis que d'après notre point de vue ce bureau n'était pas aussi important que l'envisageaient d'autres parties de l'empire et par égard pour l'opinion du Canada, le rapport du comité a été modifié sur des points très importants. On trouvera le rapport aux pages 237 et 238 et mon honorable ami verra à cette dernière page les changements introduits. Le paragraphe original disait:

Pour les dépenses, il est suggéré qu'une distinction devrait être établie entre les frais courants d'administration et le coût des enquêtes spéciales instituées par le bureau de son propre chef à la demande d'un des gouvernements.

On l'a remplacé par ce qui suit:

Quant aux dépenses, chaque gouvernement paierait naturellement les dépenses de son propre représentant. Les frais ordinaires du bureau seront payés à même les contributions fournies par le gouvernement impérial, tel qu'indiqué dans le rapport du comité de sir James Stevenson, et aussi à même les contributions du gouvernement d'outre-mer qui seront faites après entente.

Cette convention aura une durée de trois ans et avant son expiration, les gouvernements d'outre-mer présenteront à l'examen de la conférence impériale la question des contributions.

Pour résoudre l'objection du Canada, on a inséré ces clauses dans le rapport original, de sorte qu'on verra qu'en dehors des dépenses de notre propre représentant, notre participation aux dépenses est seulement celle qu'il nous plaira de contribuer et elle est limitée à trois ans.

M. LAPOINTE (Kamouraska): Dans quel but a-t-on accordé à ce bureau une incorporation par charte royale?

L'hon. M. ROWELL: Je ne peux pas répondre à la question de mon honorable ami, car je n'ai pas assisté à cette partie spéciale de la discussion. S'il n'est pas répondu à la question dans le rapport, je crains de ne pouvoir y répondre. Une autre question qui a exigé une sérieuse considération...

M. BUREAU: Dois-je comprendre que la seule dépense que nous soyons tenus de faire est celle des frais de notre représentant à Londres, en plus de ce que le Gouvernement peut décider de contribuer?

L'hon. M. ROWELL: Exactement. On a considéré la question de la fourniture du pétrole et dans la résolution n° 18....

L'hon. M. LEMIEUX: Me sera-t-il permis à cet instant, de faire une observation à propos d'une question que j'ai posée l'autre jour au ministre de l'Intérieur au sujet de la Shale Oil Co. Je pensais que c'était "Shell", mais quelqu'un a dit "Shale". Je lui ai demandé si cette compagnie avait obtenu une charte du Gouvernement lui donnant droit d'acquérir des terrains pétrolifères dans l'ouest du Canada. Mon honorable ami a répondu que cette compagnie avait fait une demande qu'on avait prise en considération, mais qu'on n'avait pas accueillie. Je n'ai pas sous les yeux ses paroles exactes, mais la réponse n'a pas été claire; je ne sais pas si elle veut donner

l'impression qu'on a interdit les opérations de la compagnie dans l'ouest du Canada, ou si pour le moment présent la question n'a pas été décidée. J'ai remarqué dans les journaux de samedi ou d'hier une dépêche de Calgary dans laquelle on disait que cette compagnie—appelée la Shale Co. ou la Royal Dutch Co.—opère actuellement dans l'Ouest et creuse des puits à différents endroits et on laisse entendre qu'elle est composée en grande partie d'Anglais. J'ai entendu citer plusieurs noms au sujet de cette compagnie et particulièrement le nom d'un Canadien éminent, celui de sir Clifford Sifton. L'honorable ministre sait-il si cette compagnie a quelque rapport avec le projet discuté à la conférence impériale?

Le ministre me pardonnera, n'est-ce pas, de soulever cette question tandis qu'il est en train de communiquer à la Chambre des renseignements très précieux. Il doit se rappeler, toutefois, qu'au début des hostilités—mon honorable ami ne faisait pas partie du cabinet à cette époque—le Parlement a adopté une loi assurant au gouvernement impérial une sorte de droit de priorité sur tous les terrains pétrolifères. Il va sans dire que mon honorable ami se rend compte des raisons qui ont dicté la conduite du Parlement canadien. Pendant la dernière guerre, la valeur de la flotte anglaise dépendait beaucoup d'un approvisionnement continuel de pétrole, de sorte que les autorités se sont rendu compte de la nécessité d'avoir la haute main sur les terrains pétrolifères existant dans les divers dominions autonomes de l'empire. A cette heure donc, j'aimerais à savoir si la compagnie à laquelle j'ai fait allusion a quelque chose à faire avec le projet énoncé par les autorités de la Grande-Bretagne?

L'hon. M. ROWELL: Je ne suis pas en mesure, je le crains fort, de répondre pleinement à la question de mon honorable ami, car je ne suis pas au fait de certaines affaires auxquelles il a fait allusion.

Quant à la Shale Oil Company, l'honorable ministre de l'Immigration et de la Colonisation (M. Calder) a donné à entendre dans la réponse qu'il a formulée, que le Gouvernement n'avait pas vu d'un œil favorable la demande de la compagnie.

L'hon. M. LEMIEUX: Est-ce là une réponse définitive?

L'hon. M. ROWELL: Elle est définitive, suivant moi. Vu qu'il s'agit d'une question qui ne relève nullement de mon département, je ne puis prendre sur moi de répondre à cette question, mais c'est là la

[L'hon. M. Lemieux.]

situation générale, si je l'ai bien comprise. Quant à l'autre compagnie qu'a mentionnée l'honorable député, je ne suis pas au fait de son existence et je ne connais rien de ses opérations. Je me contenterai donc de déclarer que toute compagnie désirant s'occuper de l'exploitation des terrains pétrolifères dans l'Ouest, doit se soumettre aux mêmes conditions que n'importe quel autre prospecteur, d'après les termes de la loi régissant la mise en exploitation et le développement des sources pétrolifères.

Je répondrai à l'observation générale qu'a faite mon honorable ami relativement à l'usage du pétrole que des sondages se font en Angleterre à l'heure qu'il est sous la direction du vicomte Harcourt, qui, en sa qualité de président du comité, a présenté à la conférence un rapport confidentiel faisant voir combien cette question du pétrole est vitale tant pour la marine de guerre impériale que pour la marine marchande et les autres services de l'empire britannique. Le vicomte Harcourt a insisté énergiquement sur l'importance qu'il y a de mettre en exploitation toutes les sources pétrolifères dans les différentes parties de l'empire pour les faire servir aux fins de la Grande-Bretagne, surtout lorsqu'une situation critique surgit. La conférence a donc adopté la résolution suivante:

> La conférence prend note du mémoire relatif à la question du pétrole, et, tenant compte de l'énorme importance allant sans cesse augmentant du pétrole et de ses produits pour les fins navales, militaires et industrielles, elle désire recommander les plans que contient le mémoire à la sérieuse considération des gouvernements intéressés.

Ce mémoire a été soumis à tous les gouvernements des dominions autonomes pour qu'ils l'étudient. La conférence a également décidé d'avoir, lorsque les hostilités seraient terminées, une réunion des représentants des divisions de statistique des gouvernements des divers pays de l'empire aux fins d'étudier la question de créer un bureau impérial de statistique. La résolution n° 8 a trait à ce projet:

> La conférence de guerre impériale après avoir étudié la correspondance relative à l'amélioration de la statistique impériale, question qu'ont fait surgir les propositions de la commission royale des dominions, se déclare favorable au projet de tenir une conférence de statisticiens après la guerre; cette conférence devra étudier l'à-propos de créer un bureau de statistique impérial sous la direction d'un comité composé de représentants de toutes les parties de l'empire.

Une autre question ayant trait à nos troupes, qui a été soulevée à la conférence, ce fut l'examen du rapport de la commis-

sion impériale des tombes. Le rapport en question a été adopté par la première résolution de la conférence:

La conférence désire exprimer son entière approbation des travaux de la commission de guerre impériale des tombes et se prononce en faveur du projet que les gouvernements respectifs assument les frais nécessaires à la mise en vigueur des décisions de la commission, en proportion du nombre de tombes de soldats que chaque pays devra faire entretenir

Il serait peut être intéressant pour cette Chambre d'être mise au courant des conclusions adoptées par la commission relativement à la décoration des tombes des soldats tombés sur les champs de bataille. Je citerai quelques extraits du rapport, page 227, où se trouvent énumérées les décorations qui devront être placées sur les tombes des soldats. Le rapport contient les propositions suivantes:

1 Que le principe de l'égalité de traitement qui a posé la commission devrait être observé en érigeant sur les tombes de tous les officiers et soldats dans les cimetières militaires d'outre-mer des pierres tumulaires de dimensions uniformes tout en variant les modèles.

2 Que chaque régiment devrait avoir un modèle distinct de pierre tumulaire qui sera érigée sur la tombe de chaque soldat du régiment, peu importe où il sera enterré, et que l'on devrait consulter les sentiments des membres du régiment pour le choix du modèle.

3. Chaque pierre tumulaire devrait porter une inscription gravée, donnant le grade, le nom le régiment et la date de la mort du soldat défunt qui répose là; les parents devraient être autorisés à faire ajouter à leurs frais une courte inscription sous forme d'une prière ou d'un texte de la bible, le tout sujet à l'approbation de la commission.

4 Que deux monuments dépassant tous les autres devraient être érigés dans chaque cimetière comme suit:

A l'extrémité orientale un vaste monument en pierre reposant sur un piedestal formé de larges marches et portant comme inscription une phrase ou un texte approprié. Dans un autre endroit du cimetière, une croix.

5. Que dans chaque cimetière on devrait ériger un édifice quelconque soit pour recouvrir le monument en pierre, soit à part, qui pourrait servir d'abri aux visiteurs en cas de mauvais temps et où pourraient avoir lieu de temps à autre des services religieux.

(vi) Que les cimetières soient tracés et qu'ils soient plantés de fleurs et d'arbrisseaux sous la direction d'experts en horticulture agissant de concert avec les dessinateurs architectes La surface des tombes devra être nivelée pour des raisons de convenance et d'économie

(vii) Que chaque cimetière soit entouré d'une clôture durable, d'un mur bas de préférence.

(viii) Que chaque cimetière ait un registre imprimé des sépultures qui s'y trouvent et que ce registre soit aisément accessible aux visiteurs.

(ix) Que les autorités françaises soient consultées sur l'à-propos d'établir à l'avance pour règle que l'on réunira dans certains cimetières les corps présentement déposés dans des fosses isolées ou par petits groupes.

(x) Que, dans le but de donner suite aux propositions du rapport trois architectes principaux soient d'abord choisis (sont proposés MM. Reginald Blomfield, sir Edwin Lutyens et Herbert Baker): les cimetières devront être partagés en groupes et, à chaque groupe, sera assigné un architecte principal, avec un certain nombre de jeunes gens travaillant sous sa direction; la plupart des cimetières devant être tracés par des jeunes..... Le choix définitif des pierres tumulaires d'un régiment sera confiée à un groupe d'artistes consultés à cette fin.

Voilà quelles sont les règles générales posées dans le rapport de la commission des sépultures militaires.

L'hon. M. LEMIEUX: J'ai vu dans les journaux de ce matin que le gouvernement français avait fait don au Canada de la crête de Vimy. Est-ce que cela est vrai?

L'hon. M. ROWELL: Je ne crois pas que le Gouvernement ait eu la confirmation officielle de cette rumeur, mais je sais que le gouvernement français a voulu que la terre où reposent nos soldats devînt à perpétuité un cimetière.

L'hon. M. LEMIEUX: On m'assure qu'il ne sera pas permis aux parents d'ériger des monuments distincts sur la tombe de leurs proches, que les monuments seront uniformes et qu'ils seront érigés sous la direction de la commission des sépultures militaires.

L'hon. M. ROWELL: Cela est vrai. Il sera bien permis aux parents de mettre sur la pierre une inscription de leur choix, mais, à part cela, il devra y avoir uniformité.

L'hon. M. LEMIEUX: Mon honorable ami ignore sans doute quelles vont être les dimensions de chaque pierre.

L'hon. M. ROWELL: Oui, je l'ignore.

L'hon. M. LEMIEUX: Si, en effet, ces dimensions ne sont pas prescrites, la pierre peut recevoir n'importe quelle inscription.

L'hon. M. ROWELL: Parfaitement. Je suis sûr, néanmoins, qu'elle sera assez grande pour que l'on y mette une inscription convenable. Le dessin en a été confié à des artistes de marque.

L'hon. M. LEMIEUX: Nos architectes du Canada seront-ils consultés à ce sujet? Et ne puis-je exprimer le désir de voir les tombes de nos soldats au moins revêtir une apparence qui rappelle notre pays?

L'hon. M. ROWELL: Je crois qu'un emblème particulier marquera la sépulture des Canadiens; mais, quant au reste, je ne saurais dire si rien ne les distinguera des autres. La seule connaissance que j'en ai

c'est pour avoir entendu le rapport présenté à la conférence. D'après ce rapport, toutefois, je sais que rien ne sera épargné pour que non seulement l'on érige des pierres convenables, mais aussi des cimetières qui fassent honneur à ceux qui ont si vaillamment combattu. Le moins que nous puissions faire, et je suis sûr que tous les Canadiens seront de cet avis, c'est de reconnaître la vaillance de ces braves en assurant à leur sépulture les soins voulus.

L'hon. M. LEMIEUX: Le monument sera le même pour l'officier et pour l'homme de troupe?

L'hon. M. ROWELL: Absolument. Ils sont tous égaux dans la mort.

La démobilisation est un autre point que la conférence a étudié. Je n'en parlerai pas. Elle fait l'objet de la 18e résolution. Le ministre de la Milice et de la Défense s'est déjà occupé de cette affaire avec son collègue d'outre-mer, et la conférence, en l'étudiant, s'est plutôt attachée à son effet sur tout l'empire. Il s'est agi de plans à tirer pour que l'on pût avoir une certaine quantité de navires propres à effectuer le transport des troupes, chacune dans son pays, de manière à ne pas laisser tous les navires aux mêmes pendant que d'autres n'en auraient point.

La dernière affaire que je viens de mentionner comme ayant retenu l'attention de la conférence impériale, c'est celle d'une organisation de l'empire. En m'adressant à la Chambre, l'autre jour, je lui ai fait part de la résolution votée à cet égard, laquelle est la 15e et traite des voies de communication. Je ne reviendrai pas sur ce que j'ai dit alors. Je dirai seulement que l'on jugera peut-être comme étant de peu d'importance le changement qu'elle apporte, mais tout l'intérêt de ce changement gît dans sa signification.

Ce changement réside dans l'indication de la reconnaissance du changement de la situation du Canada et, par conséquent, du changement de la situation du Gouverneur général comme représentant de Sa Majesté au Canada.

Une autre discussion importante eut lieu au sujet de l'institution d'une cour d'appel impériale, et le premier ministre d'Australie insista fortement sur ce point; il avait l'air de croire que la chambre des lords comme Cour d'appel en dernier ressort représenterait un tribunal beaucoup plus digne des citoyens du Royaume-Uni, que ne pourrait l'être le comité judiciaire du Conseil privé. De notre côté, nous pensions qu'il était aussi digne et aussi satisfaisant d'en appeler à Sa Majesté en conseil qu'à la chambre des lords ou à toute nouvelle cour impériale qui pourrait être instituée et, par conséquent, nous avons trouvé qu'il n'y avait pas besoin de résolution.

M. MORPHY: A-t-il été question de faire de la Cour suprême du Canada une cour d'appel en dernier ressort dans tout litige né en Canada?

L'hon. M. ROWELL: Je ne sache pas qu'il en ait été question directement, mais en parlant de cette résolution j'ai dit qu'à ma connaissance, la seule question qui agitait l'opinion publique au Canada au sujet des appels avait plutôt trait à la restriction des appels qu'au tribunal auquel il conviendrait de les soumettre.

M. VIEN: A-t-on exprimé l'avis qu'il conviendrait d'abolir les appels au Conseil privé?

L'hon. M. ROWELL: Non. Ce que le premier ministre d'Australie a suggéré dans son premier projet de résolution, qui ne fut pas adopté et provoqua un amendement dont je vais bientôt parler, ce fut qu'on devrait instituer une seule cour impériale d'appel ayant priorité sur la chambre des lords comme cour d'appel en dernier ressort pour les citoyens du Royaume-Uni, et sur le comité judiciaire du Conseil privé comme cour d'appel en dernier ressort pour les habitants des possessions d'outre-mer et de l'Inde. Il donna pour raison que l'institution contribuerait à maintenir l'unité de l'empire, parce que c'est à celui-là que s'adresseraient en dernier ressort tous les citoyens ayant des causes à faire décider. Les représentants du Canada n'ont pu se ranger à cet avis. Voici la résolution numéro 22 telle qu'elle fut adoptée en définitive:

La conférence est d'avis:

(1) Que la question de faire disparaître la dualité du système d'appel actuel par l'institution d'une seule cour impériale d'appel exige la prompte considération du gouvernement de Sa Majesté.

2) Que le lord chancelier devrait être invité à préparer et à adresser aussitôt que possible aux gouvernements des possessions d'outre-mer et de l'Inde un mémoire des propositions que le gouvernement de Sa Majesté juge praticable à cette fin et sur lesquelles la prochaine conférence impériale sera appelée à se prononcer.

(3) Que chacun de ces gouvernements communique ensuite aussitôt que possible, au gouvernement du Royaume-Uni ses vues par rapport à ces propositions.

On le voit, tout ce qui est dit ici, c'est que la question mérite la prompte considération du gouvernement de Sa Majesté, et si l'on considère l'attitude tranchée du premier ministre d'Australie, qui pensait que

nous nous exposions à un désastre en n'instituant pas ce nouveau tribunal, la conférence n'est pas allée très loin en disant ce qu'elle a dit.

J'ai passé en revue les principales questions que la Conférence impériale de guerre a eu à étudier. J'ajouterai que le cabinet impérial de guerre siégeait en même temps que la conférence, et que le travail fut partagé entre les ministres qui se trouvaient outre-mer. La plus grande partie de ce travail, en ce qui concernait le Canada, revint au ministre de l'Intérieur (M. Meighen) et au ministre de la Colonisation et de l'Immigration (M. Calder), qui furent responsables de la direction de la besogne tant qu'ils demeurèrent en Angleterre. Cependant, ils furent obligés de s'en revenir ici avant la fin de la conférence impériale de guerre et dès lors, je les remplaçai et j'eus l'aide du ministre de la Milice (le major général Mewburn) et du ministre de la Marine et des Affaires extérieures (M. Ballantyne). J'ai été associé au premier ministre par rapport aux travaux du cabinet impérial de guerre, et sur ce point je serai très bref.

M. LAPOINTE (Kamouraska): Avant que mon honorable ami cesse de parler de la conférence impériale de guerre, je voudrais lui poser une question. Toutes les résolutions adoptées à la conférence ne sont pas reproduites dans le rapport. Dans un discours à Londres, le 31 juillet, et publié en Canada à cette époque, le très honorable premier ministre a dit que les travaux de le conférence se divisaient en trois catégories. Voici ces paroles:

> Un groupe de résolutions émet des conclusions fixes concernant des questions de grande importance; un autre groupe recommande à l'attention des divers gouvernements, des questions qui demandent à être étudiées plus à fond et exigent l'intervention des pouvoirs exécutifs et parlementaires dans plusieurs pays de l'empire. Le troisième groupe comprend les résolutions, instituant des commissions permanentes composées de représentants du Royaume-Uni et des dominions, et chargées de faire rapport aux gouvernements concernés, après les enquêtes et les études nécessaires. Ce dernier groupe comprend la démobilisation, le contrôle des taux de transport maritimes et la réglementation des matières premières, dans les limites de l'empire. Les sujets relevant des résolutions du deuxième et du troisième groupe n'ont pas été définitivement réglés par la conférence, mais l'étude en est très avancée et leur solution n'attend plus que la décision que devront prendre les divers gouvernements.

Ainsi, d'après le premier ministre, toutes les questions comprises dans le premier groupe ont été difinitivement réglées à la conférence et des décisions finales ont été prises. On nous a toujours laissés entendre que les décisions de ces conférences devraient être ratifiées par le Parlement de chaque dominion avant de prendre effet, mais je constate, par le discours du premier ministre, que certaines questions ont été définitivement réglées, sans que les Parlements des dominions aient été consultés. Je désirerais savoir de mon honorable ami, quelles sont ces questions qui ont été ainsi réglées et si le Parlement canadien va être informé des décisions qui ont été prises.

L'hon. M. ROWELL: Je crois pouvoir faire clairement ressortir ce que le premier ministre avait dans l'idée, au moyen d'une des résolutions dont j'ai donné lecture cet après-midi. Prenons un cas qui a été définitivement réglé—définitivement en ce sens que le Gouvernement canadien, comme tel, a donné son consentement à la proposition. Ce Gouvernement, naturellement devra avoir l'appui de la Chambre, comme pour toutes les autres décisions, avant de fixer la politique définitive du pays. La résolution dont je veux parler est celle qui a trait aux relations entre l'Inde et les possessions d'outre-mer, au sujet de l'immigration. L'entente conclue et comprise dans la résolution, est finale en tant que les différents gouvernements représentés y sont concernés.

M. LAPOINTE (Kamouraska): Le Gouvernement canadien n'a-t-il pas adopté un décret ministériel pour ratifier la décision prise au sujet de l'immigration des Hindous?

L'hon. M. ROWELL: Parfaitement; la conférence règle la question de principe, mais les mesures à prendre pour en assurer l'application sont laissées à l'initiative de chaque gouvernement. Le Gouvernement canadien a pris les mesures nécessaires pour donner effet à la résolution en adoptant le décret ministériel en question.

M. LAPOINTE (Kamouraska): Que devient le Parlement canadien dans tout cela?

L'hon. M. ROWELL: Si le règlement de la question exige qu'une loi soit votée, le Parlement devra naturellement en être saisi, mais la question se trouve exactement dans la même position que tout autre acte exécutif que le Gouvernement est autorisé à faire en vertu de la constitution.

M. VIEN: A mon sens, il y a une grande différence. Dans le cas d'une décision prise par la conférence impériale et acceptée par les représentants du Gouvernement canadien, ces derniers ratifient une décision sans y être autorisés par une loi votée par

le Parlement canadien, tandis que dans le cas d'un décret ministériel adopté, dans le cours ordinaire des affaires, l'exécutif n'a pas le droit d'adopter un autre décret ministériel sans y être autorisé par une loi du Parlement canadien.

L'hon. M. ROWELL: J'avoue que je ne saisis pas la force du raisonnement de mon honorable ami. Si la loi du Parlement canadien autorise l'exécutif à agir en vertu d'un décret ministériel, l'exécutif agit en conséquence et ses actes sont valides, puisqu'ils sont revêtus de l'autorité nécessaire.

M. VIEN: De qui vient cette autorité?

L'hon. M. ROWELL: Du Parlement du Canada. Si le premier ministre qui représente le Canada approuve une résolution de la conférence impériale, il ne le fait qu'en vertu de l'autorité qui lui est conférée à titre de premier ministre, agissant dans la limite des pouvoirs que lui donne la constitution.

M. VIEN: Mais le premier ministre n'est pas autorisé à aller outre-mer et à engager le Canada à accepter certaines décisions de la conférence impériale, à moins qu'une loi du Parlement canadien ne lui confère ce pouvoir. Quelle est la loi canadienne qui autorise les représentants du Gouvernement à adopter une politique qui n'a pas été ratifiée par le Parlement?

L'hon. M. ROWELL: Les représentants du Canada ne peuvent pas lier le pays à une politique exigeant une sanction législative, sans soumettre la question au Parlement du Canada et personne ne prétend que cela soit possible.

Le premier ministre en agréant la résolution que j'ai mentionnée comme exemple, a précisément exercé la même prérogative que le premier ministre du Canada a toujours exercée depuis l'organisation des conférences impériales. Sir Wilfrid Laurier, aux conférences de 1897, de 1902, de 1907 et de 1911, avait usé des mêmes pouvoirs. C'est-à-dire que le premier ministre parle au nom du Canada à titre de représentant du Gouvernement appuyé par la majorité parlementaire. Si cette majorité n'approuve pas sa conduite, alors la résolution ne vaut rien; cependant, il a le même privilège de parler là-bas au nom du Gouvernement qu'il a de parler ici, au Canada, en son nom, relativement à toutes les questions d'intérêt public qui concernent le Canada.

M. VIEN: Le ministre peut-il citer dans les conférences antérieures un cas où sir Wilfrid Laurier a lié le Canada à une politique, sans qu'il eût été autorisé par le Parlement canadien?

L'hon. M. ROWELL: Je donnerai comme exemple la réunion de la conférence impériale de guerre qui a établi la constitution du congrès et qui déterminait ceux qui devraient en faire partie et définissait ses prérogatives. Sir Wilfrid et ses collègues, à la conférence impériale, ont à bon droit consenti à tout cela.

M. VIEN: Mais je parle de mesures.

L'hon. M. ROWELL: ... sans aucune autorisation statutaire. A titre de représentant du Gouvernement de l'époque, il lui convenait parfaitement de le faire, s'il pensait que c'était une bonne ligne de conduite à suivre. Lorsqu'il rendrait compte de sa conduite à la Chambre des communes du Canada, si celle-ci désapprouvait ses conclusions, son ministère ferait face à un autre qui n'appuierait pas la constitution adoptée à cette conférence impériale. Je pourrais aller plus loin et citer toute une liste de résolutions des conférences antérieures et en signaler plusieurs qui ont été agréées précisément de la même manière.

M. McKENZIE: Il y a cette différence-ci. Aucun acte des conférences qui ont eu lieu du temps de sir Wilfrid n'a été ratifié ici par un décret du conseil.

L'hon. M. ROWELL: Il me semble que sir Wilfrid Laurier s'est permis à juste titre d'adopter une certaine politique sans la faire ratifier par un décret; il a simplement agi en sa qualité de premier ministre. Il se peut qu'un décret du conseil ne fût pas nécessaire relativement à l'immigration des Hindous; tout pouvait probablement s'accomplir au moyen d'un règlement du département, mais le ministre qui présidait au département a jugé convenable de faire confirmer son programme par un décret du conseil avant d'accomplir aucun acte administratif.

M. McKENZIE: Vu que nous discutons une question constitutionnelle intéressante, le ministre nous dira peut-être si c'est la loi des mesures de guerre qui a ratifié la conduite du ministère à Londres.

L'hon. M. ROWELL: Non, la loi n'a fait qu'indiquer l'assentiment formel du Gouvernement canadien aux propositions que renfermait la résolution. Le ministre qui préside au département peut déterminer par un règlement quels sont ceux qui seront admis au pays aux termes de la loi d'immigration, et il peut donner effet à la

résolution sans aucun décret du conseil, si je saisis bien la situation.

L'hon. M. LEMIEUX: Mon honorable ami me permet-il de mentionner la commission qui s'occupe des terrains où les soldats sont ensevelis. On me rappelle que, si le Gouvernement a son mot à dire, l'emblème du Canada devrait être la feuille d'érable. Quant à la décoration des tombeaux de nos soldats, puis-je suggérer de transporter à cette fin en Europe des plantes canadiennes.

L'hon. M. ROWELL: Cette idée me paraît très convenable. Si aucune décision n'a été prise, je serai bien aise de la signaler à notre représentant dans la commission.

M. McGIBBON (Muskoka): Pendant que nous sommes sur ce sujet, puis-je demander si les tombeaux de nos soldats canadiens qui ont été tués pendant qu'ils étaient dans l'armée impériale porteront un emblème vraiment canadien ou un emblême impérial?

L'hon. M. ROWELL: Je crains de ne pouvoir répondre à cette question. Cependant, je serai bien aise de faire en sorte qu'elle soit soulevée au bon endroit.

Pour revenir aux travaux du ministère impérial de guerre, il s'agissait, ainsi que je l'ai expliqué en commençant, de la direction de la guerre et des conditions de la paix, et les délibérations ont été secrètes; le compte rendu n'en a pas été publié; cependant rien ne m'empêche de mentionner quelques-uns des sujets qui ont été mis en discussion, afin de donner à la Chambre une idée du caractère des délibérations du ministère impérial de guerre.

J'expliquerai d'abord que le premier acte du premier ministre anglais, à la réunion au cabinet, fut de revoir en son ensemble la situation militaire et diplomatique d'alors, sur tous les théâtres de la guerre, qui n'était pas particulièrement encourageante. Il renseigna complètement les représentants d'outre-mer sur le caractère de l'offensive de mars et des pertes qu'y subirent les Alliés, sur la force de l'armée anglaise et la valeur approximative des autres armées des Alliés, ainsi que sur les effectifs allemands que nous étions appelés à combattre. Ce résumé de la situation politique et militaire fut suivi de l'exposé, par les premiers ministres des différents dominions et de l'Inde, de l'effort respectif de leur pays. Je n'ai pas ces statistiques, quoique ce soit mon grand désir. Mais je pense qu'il nous sied, à nous, les Canadiens, de reconnaître la magnificence de l'effort d'autres parties de l'empire. Au point de vue de la contribution en hommes, l'Australie et la Nouvelle-Zélande ont porté à l'armée active, une plus grande proportion que le Canada de leur population mâle. Mais si l'on tient en même temps compte de la production en munitions, l'apport canadien fut égal, sinon supérieur, pour le chiffre d'hommes, à celui de l'Australie ou de la Nouvelle-Zélande. Celui de l'Inde aussi fut magnifique, de même que celui de l'Afrique du Sud.

Puis le chef d'état-major général, sir Henry Wilson, parla, à son point de vue spécial, de la situation militaire. Le premier lord de l'amirauté, sir Eric Geddes, revit toute la situation navale; il exposa en détails aux ministres d'outre-mer les résultats de la politique sous-marine allemande et le succès avec lequel la marine royale avait combattu la menace des sous-marins.

Lord Weir parla de la guerre aérienne. Ses renseignements sur le service aérien sont peut-être les plus intéressants que l'on ait obtenus du cabinet de guerre impérial. Si la guerre s'était continuée une autre année, des villes stratégiques allemandes auraient été totalement annihilées par les bombes. De gigantesques préparatifs se faisaient alors pour une guerre aérienne en 1919 et il n'est pas sans intérêt de noter que les préparatifs en vue de bombarder Berlin étaient terminées deux ou trois jours avant la conclusion de l'armistice. L'officier qui en était chargé, et qui devait diriger l'escadrille d'attaque, était un de nos vaillants officiers canadiens, le major Mulock, de Winnipeg. Le colonel Bishop, un autre de nos aviateurs canadiens, détient encore le record mondial pour le nombre des avions abattus. M. Balfour et lord Curzon passèrent ensuite en revue la situation diplomatique. Puis on exposa les efforts de la Grande-Bretagne, dans la construction des navires et l'approvisionnement en munitions, en canons et en avions, en vue non seulement des opérations de la saison, mais aussi de celles de l'année suivante.

Après que les ministres d'outre-mer eurent ainsi obtenu tous les détails sur la situation militaire et diplomatique de juin dernier, on mit à l'étude des problèmes pratiques et urgents, dont le plus important était celui de l'aide alliée à la Russie. Cette question fut traitée à fond. Le cabinet de guerre impérial reçut les avis non seulement de l'état-major impérial, mais aussi du maréchal Foch et des chefs militaires alliés sur le front. De cette étude approfondie, le cabinet de guerre en

vint à la conclusion qu'il devait y avoir intervention des Alliés. Cette décision—suivant la procédure choisie—fut communiquée au conseil suprême de guerre à Versailles, qui l'approuva, adopta une résolution qui demandait l'intervention et déclarait qu'elle était essentielle au succès de la cause alliée et que toutes les nations alliées avaient convenu d'y participer.

M. LAPOINTE (Kamouraska): Le chiffre de la contribution du Canada, en soldats, à cette expédition, fut-il stipulé par ce cabinet de guerre impérial ?

L'hon. M. ROWELL: Non. Cela ne fut pas discuté par le cabinet de guerre impérial. Celui-ci n'a fait que poser le principe de l'intervention, c'est-à-dire qu'il fit une recommandation à cet effet. Ce fut le conseil suprême de guerre à Versailles qui décida finalement l'intervention des alliés, décision qui fut immédiatement communiquée à tous les gouvernements alliés.

M. POWER: L'idée première d'expédier des troupes canadiennes en Sibérie vint-elle des ministres canadiens ou impériaux?

L'hon. M. ROWELL: Elle vint du gouvernement impérial. Voici quelle était la situation, car il n'y a pas de raison maintenant que la Chambre ne soit renseignée sur les faits. En juin dernier, la situation au front occidental était si critique, et le besoin de soldats si urgent, que le Bureau de la guerre pressa les ministres canadiens de mettre une autre division canadienne au combat, de sorte que le Canada eût cinq divisions en activité.

Après avoir examiné attentivement toute la situation avec le général Currie, le ministre de la Milice outre-mer et le général Turner, les ministres d'outre-mer en sont venus à la conclusion que nous n'aurions pas raison de mettre une autre division en ligne, bien que l'on pût en avoir grand besoin. La raison principale était que si nous placions cinq divisions, et que nos troupes eussent à soutenir des combats aussi rudes qu'en avaient eu à soutenir les troupes anglaises durant les deux ou trois mois précédents, nous n'aurions pas assez de réserves pour combler les vides. Nous avons donc décidé qu'il était préférable de retenir les réserves suffisantes pour remplacer les pertes et de maintenir l'effectif entier des quatre divisions que nous avions en ligne. C'est pourquoi on continua avec quatre divisions.

Or, quand il fut décidé d'envoyer des troupes en Sibérie, le ministère de la guerre de Grande-Bretagne demanda aux représentants du Canada si nous voulions prendre part à cette expédition. Cette information fut communiquée au Gouvernement à Ottawa, et le cabinet décida en session ici que nous y prendrions part. Les ministres canadiens qui étaient outre-mer à ce moment-là approuvèrent la décision.

L'hon. M. LEMIEUX: Sir Robert Borden était-il en Europe à ce moment-là?

L'hon. M. ROWELL: Oui.

M. POWER: Quelles ont été les principales raisons qui ont poussé la cabinet à accéder à cette demande du gouvernement anglais?

L'hon. M. ROWELL: Il va me falloir faire un exposé de la situation, car c'est la situation qui existait alors qui rendait nécessaires, d'abord l'intervention des alliés, et ensuite la participation du Canada. A ce moment-là, les Allemands avançaient encore sur le front occidental, et les alliés croyaient que nous n'avions pas assez de troupes disponibles pour vaincre l'Allemagne sur ce front, si on la laissait absolument libre en Orient et si on ne l'obligeait pas de se dépenser un peu de ce côté-là. C'était un des facteurs de la situation. Il y en avait un autre: la position des Tchéco-Slovaques.

Comme le sait mon honorable ami, les troupes tcheco-slovaques étaient composées de soldats autrichiens venant de la Bohême, qui s'étaient, soit volontairement rendus à la Russie ou avaient été faits prisonniers. En raison de leur hostilité envers l'Autriche qui avait opprimé leur race en Bohême pendant des siècles, ils étaient prêts à se battre contre leurs anciens maîtres. Ils organisèrent une armée, et en juin ou juillet dernier ils avaient en Russie environ 300,000 hommes de troupes. On avait tout d'abord formé le projet de faire marcher ces troupes jusqu'à Vladivostok, où elles se seraient embarquées pour aller se joindre à l'armée du front occidental. L'Angleterre fournissait, je crois, quelques navires pour amener ces troupes de Vladivostok pour combattre sur le front occidental. En réalité, elles furent arrêtées dans leur marche par les bolchevistes qui leur manquèrent de parole. Les troupes qui les combattaient étaient principalement des prisonniers allemands ou autrichiens de nationalité allemande, qui avaient aussi été faits prisonniers par la Russie, mais qui étaient commandés par des officiers, allemands de nom, des régiments bolchevistes. Pendant trois ou quatre mois, dans l'hiver et le printemps de 1918, les Tcheco-Slovaques se

battirent magnifiquement; ils repoussèrent les forces autrichiennes et allemandes, composées de prisonniers de guerre, qui essayaient de s'emparer du chemin de fer transsibérien et qui aidaient à maintenir l'influence allemande en Russie. Lorsqu'ils virent qu'ils ne pouvaient pas percer jusqu'à Vladivostok, ils firent appel à l'aide des Alliés pour les sortir d'embarras. Ils avaient besoin de renforts, de munitions et d'aide en général. Les alliés avaient reconnu les Tcheco-Slovaques comme une nation alliée à eux dans cette guerre. Or, voilà une magnifique bande de soldats, qui, après nous avoir aidés à triompher dans la lutte pour la liberté, en se battant contre des forces supérieures en Russie et en Sibérie, demandaient de l'aide. Tous les alliés comprirent qu'ils ne pouvaient pas se permettre d'ignorer leur demande. Ils ne pouvaient pas laisser les Tcheco-Slovaques en appeler à eux en vain. Ils étaient nos alliés et étaient en peine; ils demandaient notre aide, pouvait-on la leur refuser?

Il y avait une troisième raison. En vertu du traité de Brest-Litovsk, les provinces de l'ouest de la Russie avaient été séparées de ce pays. Ces provinces, ayant une population de cinquante à soixante millions d'habitants, contenaient les plus belles terres de culture et les plus grandes industries de Russie. En étant séparées de la Russie par le traité de Brest-Litovsk, elles étaient devenues sous le contrôle et la domination de l'Allemagne. Si l'Allemagne avait pu conserver les avantages qu'elle avait gagnés par ce traité, elle aurait pu abandonner l'Alsace-Lorraine, consentir à l'établissement d'un royaume indépendant de Pologne, retirer ses troupes de Belgique, restaurer la Serbie, et malgré cela, vu la position prédominante qu'elle avait en Russie, ainsi que l'étendue à développer dans ces provinces, elle aurait en réalité gagné la guerre.

Car, en entrant dans la guerre, au début, l'Allemagne ne comptait pas gagner de territoire sur le front de l'Ouest. Elle voulait fonder son empire dans l'Est, se frayer un chemin à travers les Balkans et édifier cet empire sur les ruines de l'empire turc. L'été dernier, en réalité, elle semblait être à la veille d'atteindre son but. Elle s'était ouvert une route à travers les Balkans; la Roumanie, la Serbie, le Monténégro étaient vaincus et envahis; la Bulgarie et la Turquie étaient ses alliées; en outre, la Russie était presque à ses pieds, et comme ses forces dominaient en Russie, il semblait que l'Allemagne allait gagner la guerre, abstraction faite des sacrifices à faire dans l'Ouest.

M. POWER: Sommes-nous bien sûrs que l'Allemagne ne soit pas dans la même situation, vis-à-vis de la Russie?

L'hon. M. ROWELL: Je ne saurais affirmer qu'elle ne le soit pas. Mais envisageons la situation qui existait alors: si les Alliés eûssent laissé l'Allemagne garder sa position, telle qu'elle paraissait alors, nous aurions perdu les avantages de la guerre, nonobstant tous les sacrifices consentis, et l'Allemagne aurait vu s'ouvrir à son exploitation, non seulement les provinces sur sa frontière de l'est, renfermant cinquante ou soixante millions d'âmes, mais encore tout l'empire russe. L'état de désorganisation qui existait alors en Russie offrait au génie organisateur de l'Allemagne l'occasion qu'elle attendait, et ses représentants pénétrèrent dans tous le pays. Les gouvernements alliés furent unanimes à penser que, s'ils devaient sortir victorieux de cette guerre, ils ne sauraient permettre à l'influence allemande de s'exercer sans frein dans l'Est; qu'il leur faudrait prêter des secours en hommes aux Tchéco-Slovaques dans leur grande lutte, et tâcher de rétablir le front de l'Est de façon à forcer l'Allemagne à combattre sur ce front comme sur l'autre front de guerre. Ils crurent que le devoir leur incombait de venir en aide aux gouvernements indépendants qui surgissaient en Russie, au Nord, au Sud, en Sibérie, et qui combattaient l'influence et l'intrigue allemandes. Toutes ces raisons collectives portèrent les Alliés à intervenir.

M. POWER: Si je saisis bien la pensée du ministre, voici les raisons qui portèrent les Alliés à intervenir en Sibérie: d'abord, diminuer la pression exercée sur le front de l'Ouest en établissant un front de l'Est; ensuite, prêter appui aux Tchéco-Slovaques. Le ministre pense-t-il qu'il serait possible de diminuer la pression sur le front de l'Ouest en demandant aux Tchéco-Slovaques de retraiter sur le front de l'Est et de faire le trajet en bateaux de Vladivostok jusqu'au front de l'Ouest? Ensuite, croit-il que nous aurions diminué la pression exercée sur les Tchéco-Slovaques, en envoyant une brigade de troupes britanniques six mois après l'époque où le front de l'Ouest subissait la plus forte pression? C'est en juin ou en juillet, je crois, que l'on prit la décision d'intervenir.

L'hon. M. ROWELL: En juillet.

M. POWER: Les troupes canadiennes —et elles forment une forte partie des troupes britanniques en Sibérie—n'atteignirent Vladivostok qu'en octobre, après que tout danger eût disparu, et elles n'étaient pas

en nombre suffisant pour prêter un appui réel aux Tchéco-Slovaques. Les Tchéco-Slovaques ne cherchaient pas à combattre sur le front de l'Est; elles venaient vers l'Est dans le but de prendre les bateaux qui les ramèneraient vers le front de l'Ouest, et ainsi, je ne vois pas de raison réelle de cette intervention.

L'hon. M. ROWELL: Je n'ai peut-être pas bien élucidé ma pensée, ou bien mon honorable ami ne l'a pas bien saisie. J'ai dit que le but visé primitivement par les Tchéco-Slovaques était de se rendre par la Sibérie à Vladivostok, de prendre les bateaux pour la France et d'y combattre sur le front de l'Ouest.

M. POWER: Ce ne serait pas là organiser le front de l'Est.

L'hon. M. ROWELL: A cette époque, on supposait que le gouvernement de Russie était bien disposé envers les Tchéco-Slovaques et ami des Alliés. Les événements ont prouvé qu'ils n'étaient amis ni des Tchéco-Slovaques ni des Alliés. Ils interceptèrent le passage des Tchéco-Slovaques, qui ne purent sortir de Russie et ils durent y combattre pour échapper à la destruction, et ainsi toute la situation se trouva modifiée.

Mais quand l'honorable député me demande ce que je pense touchant certaines questions de stratégie, je lui avoue franchement que cela est du ressort du conseil suprême de guerre et du maréchal Foch. Je n'ai pas et ne prétends pas professer d'opinion en matière de stratégie militaire. Sur la question de savoir où il faut livrer bataille, placer les armées et envoyer des troupes, nous devons adhérer à l'avis des chefs du conseil suprême.

L'hon. M. ROWELL: J'ai dit qu'on avait consulté le cabinet impérial de guerre sur l'opportunité d'envoyer une expédition en Russie, parce qu'il avait à sa disposition les opinions des conseillers diplomatiques et militaires.

M. VIEN: C'est le cabinet dans lequel a siégé l'honorable ministre qui a consenti à cette expédition.

L'hon. M. ROWELL: Oui.

M. VIEN: Si j'ai bien compris le ministre, il a dit que l'opportunité d'envoyer des troupes a été confiée au conseil suprême de guerre.

L'hon. M. ROWELL: J'ai dit que la question de l'emplacement des troupes et des endroits où l'on devrait combattre relevait du conseil suprême de guerre. La question de savoir si les alliés iraient porter secours aux Tchéco-Slovaques et aux Russes qui luttaient contre les Allemands—la question de savoir si nous admettrions ou rejeterions les vues du conseil suprême de la guerre sur l'importance d'établir un front oriental, était un projet sur lequel nous avions le droit et même l'obligation d'exprimer une opinion.

Quant à la question de faire envoyer une expédition par le Canada, la décision a été prise vers la fin de juillet ou au commencement d'août qu'il y aurait intervention des aliés, et on a étudié de la manière que j'ai mentionnée ce que le Canada devait faire. Le Canada a envoyé des hommes pour une raison valable. Il fut admis que tous les alliés seraient représentés dans cette expédition. On décida que le Japon qui disposait des hommes et qui était le plus rapproché du théâtre de la guerre, fournirait la partie principale des troupes. Chacun reconnut que c'était une mesure nécessaire dans la situation. Les autres alliés devaient envoyer des contingents d'après leur possibilité.

La question se souleva de savoir comment serait composé le contingent qui représenterait l'empire britannique. L'Angleterre avait jeté sur le front occidental tous les hommes dont elle pouvait disposer; pas moins de trois cent mille jeunes gens de dix-huit ans avaient, dit-on, été expédiés dans la première partie de l'année, en avril, mai et juin. J'ai vu ces régiments faire l'exercice et c'étaient de simples écoliers. Il n'y en avait pas d'autres disponibles et comme la situation était très critique, on avait dû appeler ces jeunes garçons. L'Australie, la Nouvelle-Zélande, l'Afrique-Sud et l'Angleterre avaient mis en ligne plus d'hommes que le Canada en proportion de leur population; quand il s'agît de déterminer comment serait composé le contingent de l'empire anglais, nous avons pensé qu'il n'était que juste, puisque nous ne pouvions pas nous conformer à la demande du War Office, d'envoyer un autre contingent en France, de nous préparer au moins à fournir une brigade pour l'envoyer en Sibérie. Nous avons pris cette détermination, en raison de la situation critique du moment et en ce qui me concerne—et je suis sûr qu'il en est ainsi de mes collègues —je n'ai absolument rien à regretter de ce que nous avons fait. Nous aurions manqué à notre devoir alors si nous n'avions pas entrepris de faire le peu que nous pouvions pour venir en aide à la situation.

Je voudrais ajouter une considération, et sur ce point je parle en mon nom personnel. Je crois que le Canada a un intérêt sérieux et vital dans le Pacifique et qu'une partie considérable des grands événements qui se produiraient à l'avenir aurait lieu autour du bassin du Pacifique. Les deux tiers de la population du globe vivent dans les pays baignés par l'océan Pacifique ou qui lui sont immédiatement adjacents—la Chine, les Indes, le Japon, la Russie septentrionale, les Etats-Unis et le Canada. Nous partageons avec les Etats-Unis la position dominante sur le côté oriental du Pacifique, et le Canada a un intérêt important et vital dans tous les événements qui arrivent dans le Pacifique, et à mesure que les années passeront notre intérêt augmentera encore. S'il était nécessaire d'envoyer en Sibérie des troupes représentant l'empire britannique, pour diminuer la pression sur le front occidental et hâter le jour du retour de nos soldats, le Canada, en raison de sa situation et de sa possibilité, aurait manqué à son devoir à l'époque, s'il n'avait pas contribué de bon cœur à former ce contingent.

Mon honorable ami dit que les difficultés et le danger étaient passés avant le départ de nos troupes. D'après l'entente à laquelle on en arriva, l'empire britannique devait envoyer un certain nombre de troupes. Le Japon envoya ses troupes, la France et l'Italie envoyèrent leurs troupes et l'Angleterre envoya le nombre d'hommes qu'elle avait accepté d'envoyer, c'est-à-dire un bataillon—en réalité elle en a envoyé deux. Par suite des conditions qui existaient au Canada, nous avons mis plus de temps que nous l'espérions à envoyer nos troupes et aussitôt après la signature de l'amnistice la question fut discutée avec le War Office. Nous demandâmes s'il était nécessaire d'expédier les troupes et nous reçumes la réponse, qu'en raison de la situation critique en Russie il était absolument nécessaire de faire partir les troupes. L'Angleterre déclara que si nous n'envoyions pas nos troupes elle devrait fournir un contingent et qu'à l'époque elle n'était pas prête à modifier brusquement ses plans.

Le Gouvernement a donc tenu les engagements qu'il avait pris aux mois de juillet et d'août, et nous avons pris la part que nous devions prendre à la lutte afin d'assurer la victoire aux Alliés et en fin de compte la paix au monde entier.

J'ajouterai, si la Chambre veut bien me le permettre, que les succès qu'ont obtenus les Alliés au cours de la dernière année de guerre sont dus dans une large mesure à l'unité du commandement. Est-ce que mes honorables amis ne croient plus à l'excellence de ce principe appliqué à la situation en Sibérie? Comme Canadiens, avions-nous le droit de dire, lorsqu'il était essentiel de maintenir une armée alliée en Sibérie, selon les vues du conseil de guerre, que le Canada serait le premier pays à lâcher pied et à refuser de faire sa part? Ce n'est pas là le rôle que le Canada a joué dans la dernière guerre, et le Gouvernement n'était pas prêt à le permettre. Nous avons honorablement rempli nos engagements tout en laissant entendre que nous serons heureux de voir nos troupes rentrer au pays quand la situation le permettra.

M. POWER: Le Canada se considérait-il en guerre avec les Russes à cette époque?

L'hon. M. ROWELL: Le Canada était exactement dans la même situation que les autres pays de l'Entente.

M. POWER: Le Canada était-il en guerre avec la Russie ou quelques parties de la Russie et l'est-il à l'heure qu'il est?

L'hon. M. ROWELL: Je ne prendrai pas sur moi de répondre à la question de l'honorable député, car je suppose que personne n'est en mesure à l'heure actuelle de définir exactement la situation des pays alliés vis-à-vis de la Russie et des divers éléments qui se disputent le pouvoir. Il existe en Russie plusieurs gouvernements avec lesquels les Alliés ne sont pas en guerre.

M. POWER: Le Canada est-il en guerre avec quelque gouvernement en Russie?

L'hon. M. ROWELL: En ce qui concerne la brigade canadienne, nous ne sommes pas en contact avec les troupes d'aucun gouvernement auquel nous faisons la guerre.

M. VIEN: Dois-je comprendre, à la suite des explications de l'honorable ministre, que les troupes canadiennes n'auraient jamais été expédiées en Sibérie, si la Grande-Bretagne ou les autres pays de l'Entente avaient eu des forces disponibles à cette époque?

L'hon. M. ROWELL: Je ne prétends pas cela. Je ne saurais dire ce qui serait arrivé dans d'autres circonstances. Je suis au fait de ce qui s'est produit, dans les circonstances existant à cette époque.

M. VIEN: Etait-il absolument nécessaire d'expédier des troupes canadiennes en Sibérie, parce que les Alliés n'avaient pas d'autres troupes à leur disposition?

L'hon. M. ROWELL: Les Alliés ne pouvaient se procurer d'autres troupes ailleurs

à cette époque et c'est ce qu'ils ont représenté au Gouvernement canadien.

M. VIEN: Quand l'armistice fut signé, les troupes américaines n'étaient en campagne que depuis quelques semaines. A-t-on pris des mesures pour demander aux Etats-Unis d'envoyer un contingent de 3,000, 4,000 ou 5,000 hommes, selon le cas, choisis parmi les 200,000 ou 300,000 soldats américains qu'on rapatriait chaque mois?

L'hon. M. ROWELL: Pas du tout. Nous n'avons jamais prié les Etats-Unis ni un autre pays de se charger des obligations du Canada dans la dernière guerre.

M. VIEN: Le ministre est-il d'avis que, du moment qu'un pays comme le Canada a envoyé en Europe et maintenu en campagne pendant près de quatre ans 5 p. 100 de sa population, il n'avait pas le droit de demander aux Etats-Unis d'envoyer 4,000 ou 5,000 hommes en Sibérie au lieu des nôtres, sans s'attirer le reproche de supplier les Américains de faire notre part?

L'hon. M. ROWELL: Les Etats-Unis ont expédié leur contingent. L'empire britannique était obligé de fournir le sien. Il l'a fait et le Canada a fourni les soldats qui manquaient. Quant au nombre de soldats mis en ligne, la Grande-Bretagne ne s'est pas contenté d'enrôler 5 p. 100 de sa polulation, mais bien audelà de 10 p. 100. . .

M. VIEN: Et les Etats-Unis?

L'hon. M. ROWELL: Permettez-moi d'abord de régler la question de la contribution de l'empire à l'expédition en Sibérie; c'est le sujet en discussion à l'heure actuelle. La Grande-Bretagne a enrôlé dans ses armées plus de 10 p. 100 de sa population, mais en sus de l'Angleterre, la Nouvelle-Zélande a envoyé outre-mer plus de 10 p. 100 de sa population, tandis que l'Australie aussi a fait beaucoup plus que le Canada sous ce rapport. Le Canada a donc accompli son devoir purement et simplement en prenant sa part du fardeau que nécessitait l'envoi de contingents alliés en Sibérie.

M. VIEN: Je suis peiné de constater que nos relations avec l'empire ont été cause que nous avons négligé les intérêts du pays. Nous aurions dû exiger non seulement que les confédérations de l'empire britannique, mais aussi toutes les autres nations alliées, fassent leur part pour envoyer cette expédition en Sibérie. Il n'y avait pas que les colonies de l'empire dont les intérêts fussent en jeu; certains pays indépendants étaient tout aussi intéressés que nous, mais ils n'ont pas contribué leur quote-part aux frais et aux sacrifices qu'a entraînés la grande guerre.

M. McGIBBON (Muskoka): Je ferai observer à l'honorable député (M. Vien) qu'il y a des gens plus près d'ici encore qui n'ont guère contribué à assurer la victoire aux Alliés.

M. VIEN: Nous discuterons ce point, quand la question viendra sur le tapis.

L'hon. M. ROWELL: Je pourrais répondre à mon honorable ami que j'ignore de quel pays il parle.

M. VIEN: Je serai franc, et je dirai que je parle des Etats-Unis.

L'hon. M. ROWELL: Les Etats-Unis, la Grande-Bretagne, la France et le Japon étaient au même point intéressés aux événements de la Russie. Mon honorable ami prétendra-t-il que la France aurait dû faire davantage?

M. VIEN: Je parlerai des Etats-Unis qui, selon moi, n'avaient pas fait autant que nous, et l'intérêt du Canada voulait que l'on n'eût point à prendre part à cette expédition de Sibérie, où nos voisins auraient pu envoyer quatre à cinq mille hommes.

M. MORPHY: L'honorable député me permettra-t-il de lui demander ce que son comté à fait dans la guerre ?

M. VIEN: Cela est hors de la question pour le moment.

M. MORPHY: J'aurais pensé le contraire.

M. VIEN: Cela est hors de la question pour le moment, mais quand l'heure viendra d'aborder ce sujet, je saurai répondre comme il faut à mon honorable ami.

L'hon. M. ROWELL: Avec toutes ces interruptions, nous n'avançons guère, mais je veux bien répondre à toutes les questions qui me seront faites à propos des crédits. Mon honorable ami assure que le Canada a fait plus que sa part. . .

M. VIEN: Oui, plus que sa part.

L'hon. M. ROWELL: et que ses intérêts ont été sacrifiés dans cette guerre.

M. VIEN: Dans l'expédition de Sibérie.

L'hon. M. ROWELL: C'est là une opinion que je ne partage point, et je suis prêt à discuter la chose avec lui comme avec tous ceux qui partagent son opinion. Mon honorable ami déclare que nous aurions dû nous retirer et laisser aux Etats-

Unis le soin de compléter l'expédition. Les Etats-Unis ont fait selon qu'ils s'y étaient engagés. M'est avis que, malgré tous les sacrifices accomplis par la métropole dans cette guerre, si le Canada s'était dérobé, si nous avions refusé notre concours à cette expédition, l'Angleterre aurait fait appel aux enfants de ses écoles, plutôt que de demander aux Etats-Unis de se charger d'une part de ce fardeau. Ni le Canada, ni l'Angleterre désirent faire porter sur d'autres épaules que les leurs, le poids d'une affaire qui leur incombe. Nous avons ici un devoir à remplir, et à remplir chez nous.

J'ai mentionné cette affaire comme étant de celles dont le cabinet de guerre s'est occupé, et comme exemple de la sorte de questions examinées dans la circonstance. Elle a pris dans le débat, un développement beaucoup plus considérable que je m'y étais attendu.

M. POWER: Si nous ne sommes en guerre avec aucune région de la Russie en particulier, non plus qu'avec aucune des races qui l'habitent, comment un député ou un ministre peut-il justifier l'envoi de troupes dans un pays où elles seront massacrées en luttant contre l'une ou l'autre de ces races ou dans telle région plutôt que dant telle autre.

L'hon. M. ROWELL: J'ai dit à l'honorable député les raisons pour lesquelles l'intervention a eu lieu. J'ai dit pourquoi on a prié le Canada de prendre part à cette expédition. Ma réponse à l'honorable député est que le Canada ne faisait que remplir sa part d'une entreprise jugée nécessaire par le ministère de la guerre et par le conseil suprême de la guerre. Comme membre du Gouvernement, je suis prêt à assumer l'entière responsabilité de tout ce qui découle de cette action.

M. POWER: Ces hommes étaient-ils partis pour se battre en arrivant là ?

L'hon. M. ROWELL: Ils sont partis dans ce but.

M. POWER: Avec qui ?

L'hon. M. ROWELL: Par suite de certains événements, ils n'ont pas eu à en venir aux coups. Ils n'ont fait qu'aider à maintenir l'ordre.

M. POWER: Le ministre, ou quelque autre, est-il en mesure de dire contre qui ces troupes du Canada allaient se battre, une fois rendues en Sibérie ?

Un DEPUTE: Contre les bolcheviks.

L'hon. M. ROWELL: Ils allaient combattre. . . .

Un DEPUTE: Vos amis.

M. VIEN: Monsieur le président, je soulève la question de règlement. Le dernier de ceux qui ont pris la parole a dit, d'une façon générale, que les bolcheviks sont nos amis, et c'est là une expression que je le prierais de bien vouloir retirer. J'attends votre décision, monsieur l'Orateur, sur la question que je pose.

Un DEPUTE: Vous devez être Ecossais

M. VIEN: Comme j'en ai appelé au règlement je désirerais obtenir une décision.

M. le PRESIDENT: Je ne savais pas que la remarque eût été adressée à l'autre côté de la Chambre. Une des règles dit. . .

M. VIEN: L'honorable député qui a fait la remarque s'est servi de l'expression "vos amis".

M. le PRESIDENT: Une règle du comité déclare qu'en prenant la parole un député doit toujours s'adresser au président. Je n'insisterai pas que l'honorable député retire sa remarque.

M. McKENZIE: Monsieur le président, nous voulons tous que le décorum soit respecté dans cette Chambre; mais pensez-vous qu'on puisse tolérer qu'un député en assimile un autre aux bolchévistes, sous prétexte qu'il le fait par plaisanterie?

M. le PRESIDENT: Si, au cours du débat, un député avait déclaré qu'un autre membre de cette Chambre est un ami des bolchevistes, je lui demanderais certainement de retirer cette expression; mais comme personne n'adressait alors la parole, je ne sais pas à qui je pourrais ordonner de retirer cette expression.

M. VIEN: L'honorable député d'Algoma vient justement de dire que les bolchevistes sont nos amis. Je demande qu'il retire cette remarque.

M. POWER: Je présume qu'il l'a adressée à moi aussi bien qu'à tout autre, et je n'ai pas grande objection à m'entendre dire que je suis un ami des bolchevistes, puisque le premier ministre de ce pays les a invités à une conférence avec lui. S'ils sont assez respectables pour se joindre à lui, je n'ai pas d'objection à ce qu'on dise que je suis un de leurs amis.

M. VIEN: Je tiens qu'il soit rendu une décision sur mon rappel au règlement.

M. le PRESIDENT: Je viens de décider que personne, au cours du débat, n'a employé l'expression dont il s'agit, et par conséquent, je ne puis ordonner qu'on la retire.

L'hon. M. ROWELL: J'ai déjà cité, à titre d'exemple, un des sujets soumis au cabinet impérial de guerre. Les plans généraux de la campagne, en tant que le Gouvernement avait lieu de les étudier, et surtout ceux qui concernaient la situation dans l'Est, furent soumis au cabinet impérial de guerre.

Une autre question importante à étudier et qui fut étudiée avec le plus grand soin, ce fut celle des conditions possibles de paix. La presse a publié des articles intéressants sur la question de savoir si les ministres du Canada avaient été consultés au sujet des conditions de paix. Toute la question des conditions possibles d'après lesquelles la paix pouvait être conclue, fut soumise au cabinet impérial de guerre et étudiée avec le plus grand soin par un comité de ce cabinet. Toutes questions de ce genre furent traitées par le cabinet de guerre tant qu'il siégea.

Je ne crois pas devoir en dire davantage sur ces différents sujets. Je me bornerai à faire allusion, en terminant, au travail du cabinet de guerre. Il ne saurait y avoir de plus bel hommage en faveur des institutions britanniques et du progrès de la liberté comme nous la comprenons, que le travail du cabinet de guerre et la présence des hommes qui le composent. Il y avait là le général Smuts. Cet illustre associé du général Botha dans le commandement des troupes boers du Sud-Africain il y a à peine vingt ans, siégeait en compagnie de lord Milner—on sait les rapports qui existaient entre eux durant la guerre des Boers—et en compagnie des représentants de toutes les possessions britanniques, tous travaillant ensemble à la victoire des Alliés et à la défaite de l'armée allemande. Cela constitue un témoignage des plus frappants que l'histoire puisse offrir en faveur des libres institutions et du gouvernement constitutionnel, tels que nous les comprenons dans l'empire britannique. La présence du général Smuts et de son collègue M. Burton, du Sud-Africain, et leur participation à ces travaux au milieu de la guerre qui vient de finir, constituent un monument frappant du talent et du génie d'homme d'Etat de Henry Campbell-Bannerman qui a su doter le Sud-Africain d'un gouvernement constitutionnel en si peu de temps après la cessation des hostilités dans le sud de l'Afrique. Toute cette réunion représentait un hommage au loyalisme, au dévouement à la liberté et au génie politique que possède la race anglo-saxone.

J'ai soumis une revue ou un état général de ce qui s'est passé à ces deux réunions. J'ai parlé plus longtemps que je ne m'y étais attendu, mais je crois avoir répondu à toutes les questions qu'on m'a posées, et si l'on désire de plus amples renseignements je serai heureux d'en fournir.

M. LAPOINTE (Kamouraska): J'aimerais à entendre l'honorable ministre nous expliquer quels sont les changements introduits dans nos relations constitutionnelles par la création d'un cabinet de guerre impérial. Le premier ministre a déclaré que cet événement modifiait profondément les relations entre les différentes parties de l'empire. Mon honorable ami pourrait-il dire quels sont ces changements et quel est le dégré de permanence de cette institution?

L'hon. M. ROWELL: Je croyais avoir expliqué suffisamment cette question l'autre jour, mais je me rends avec plaisir à la demande de mon honorable ami, au risque de m'exposer à une répétition. Avant 1917, date de l'institution du cabinet de guerre impérial, les possessions d'outre-mer ne prenaient pas part, en réalité, aux délibérations sur les questions de politique extérieure ou celles qui se rapportaient à la guerre ou à la paix. Il est vrai qu'au cours de notre évolution constitutionnelle, notre situation a constamment progressé et que les possessions d'outre-mer ont été consultées de temps à autre; nous étions même arrivés à avoir presque carte blanche dans la négociation de nos traités de commerce. A la conférence impériale de 1911, une résolution adoptée déclarant qu'à l'avenir le gouvernement impérial, avant de conclure des traités intéressant les possessions d'outre-mer, devra se mettre en communication avec les gouvernements de ces dominions. Tout cela indique de la part des dominions un désir grandissant d'être consultés sur les questions importantes et une disposition grandissante de la part de la Grande-Bretagne d'accéder à ce désir, mais de fait, ces consultations étaient incertaines, intermittentes et non pas réellement effectives, au large sens du mot.

Depuis la constitution du cabinet impérial de guerre, sur des questions importantes comme celles que j'ai mentionnées ce soir, les ministres des dominions se réunissent autour de la même table que les représentants de la mère patrie et prennent part aux délibérations en toute liberté. Les secrets les plus intimes de la politique exté-

rieure de l'Angleterre, les questions les plus délicates concernant la guerre sont mis sous les yeux des ministres des dominions, et si ces derniers exigent plus de renseignements, ils les obtiennent immédiatement. Aux réunions du cabinet de guerre impérial, les ministres des dominions sont les égaux des ministres anglais. Je considère que le premier ministre (sir Robert Borden) était parfaitement justifiable de dire que cet événement constitue un progrès marquant dans nos relations constitutionnelles, puisqu'il sanctionne l'égalité entre les ministres coloniaux et les ministres de la Grande-Bretagne.

Mon honorable ami a aussi parlé de la permanence du cabinet de guerre. Ce cabinet a été institué pour la durée de la guerre et la résolution adoptée en 1917 dit, qu'une conférence aura lieu après la guerre pour étudier les relations qui devront exister entre les différentes parties de l'empire. J'ai ici la résolution n° 9 qui est ainsi conçue:

La conférence de guerre impériale est d'avis que le rajustement des relations constitutionnelles entre les différentes parties de l'empire est une question trop importante et trop compliquée pour être réglée pendant la guerre et qu'elle devra faire l'objet d'une conférence impériale spéciale, qui sera convoquée aussitôt que possible après la cessation des hostilités. La conférence croit cependant devoir déclarer que ce rajustement, tout en préservant absolument toutes les prérogatives existantes, quant au gouvernement autonome et le contrôle absolu sur les questions locales, devra comporter une reconnaissance complète des dominions comme états autonomes d'une fédération impériale et de l'Inde comme partie importante de cette fédération; la conférence devra de plus reconnaître le droit des dominions et de l'Inde a une participation adéquate dans la politique et les relations extérieures, et adoptera des mesures effectives pour rassurer une consultation constante sur toutes les question d'une importance impériale, et pour l'adoption d'une action commune qui sera déterminée par les divers gouvernements.

Cette résolution déclare que les relations constitutionnelles seront étudiées par une conférence impériale spéciale, mais elle définit les principes d'après lesquels la question devra être décidée et cette déclaration est très importante parce qu'elle écarte absolument toute idée d'un parlement impérial central dirigeant les affaires de l'empire. La résolution proclame expressément l'autonomie des différentes parties de l'empire, et dit que le rajustement devra se faire dans le sens de la consultation et de la centralisation du pouvoir dans une partie de l'empire. Je considère que cette résolution ouvre un nouveau chapitre dans l'histoire de l'évolution de l'empire et qu'elle pose la base—puisqu'elle a été acceptée par le Royaume-Uni, les dominions et l'Inde—sur laquelle reposera notre agrandissement futur.

M. LAPOINTE (Kamouraska): Il n'y a rien qui assure la permanence de cette institution. Jusqu'à présent nous n'avons d'autre garantie que le bon plaisir du premier ministre de l'Angleterre.

L'hon. M. ROWELL: Il n'y a rien pour en assurer le maintien car elle n'a été créée que pour la période de guerre. Ce qui aura lieu après la guerre devra être déterminé à cette conférence impériale spéciale—et je soumets que c'est ce qu'il est sage de faire —lorsqu'il y aura du temps pour étudier la question sous tous ses aspects et dans toutes ses conséquences, en se fondant sur les principes énoncés dans cette résolution.

M. VIEN: Le ministre se propose-t-il d'apprendre au Parlement quelles sont les grandes lignes de la conduite que tiendront les ministres canadiens à la prochaine réunion de la conférence impériale, afin de permettre au Parlement de discuter ce que devrait être cette constitution d'un caractère durable.

L'hon. M. ROWELL: Tout ce que je puis dire c'est que la résolution trace les grandes lignes du développement constitutionel. Le Gouvernement n'a pas, que je sache, considéré aucune autre proposition à ce sujet. Le ministère impérial de guerre en décrétant des consultations incessantes comme durant la guerre pourrait être jugé dans la suite une évolution convenable basée sur les principes de cette résolution; cependant, rien n'a été décidé ni accompli jusqu'à présent à cet égard.

L'hon. M. LEMIEUX: Monsieur le président, nous sommes redevables à mon honorable ami (M. Rowell) de l'exposé très clair qu'il a fait de la création comparativement récente du cabinet de guerre et de ses travaux pendant les hostilités. Il est évident que, dans l'œuvre du cabinet de guerre et de la conférence impériale, il y a plusieurs choses qui pouvaient s'accomplir durant la guerre; mais il y en a aussi plusieurs qui restent à l'état de projet. L'appellation même de cabinet de guerre nous suggère avec force qu'il a été crée pour poursuivre la guerre.

J'ai suivi autant que j'ai pu le faire de loin les délibérations de ce corps qui ont été rendues publiques. J'ai lu aussi quelques-unes des critiques des actes du cabinet de guerre. Avant-hier encore, je lisais quelques-uns des reproches violents du général Caldwell, du ministère de la guerre.

Le premier ministre l'a dit l'autre jour, maintenant que la guerre est finie, nous devons nous attendre que plusieurs des généraux et autres officiers de marque donneront cours à leurs griefs. Comme je le disais tantôt, plusieurs des affaires qui ont été discutées avaient un caractère pratique et plusieurs autres, heureusement, sont restées et resteront longtemps à l'état de projet

Mon honorable ami est entré en matière par une allusion à la participation des Indes à la conférence des alliés impériaux. Je suis fier de voir qu'elles ont enfin pris rang dans l'empire britannique. Cependant, vu que la question intéresse le Canada dans une certaine mesure, je me demande s'il était sage de notre part de nous unir dans une conférence aux représentants des Indes. Cette réunion de diplomates impériaux ne doit pas faire preuve de partialité et il me semble qu'une politique de compromis pourra triompher à la longue au sein de la conférence. S'il est une question sur laquelle il ne doit pas y avoir de compromis—bien que, en général, j'approuve fort les compromis—c'est celle de l'immigration des Hindous. Nous connaissons les sentiments d'hostilité de nos amis de la côte du Pacifique à l'égard de cette immigration. Depuis des années, les habitants des Indes sont d'avis que, à titre de sujets britanniques ils ont le droit de vivre à l'ombre du drapeau anglais partout où celui-ci déroule ses plis.

L'année où la guerre s'est déclarée, un navire rempli d'Hindous était à l'ancre au large de Vancouver, et c'est une vérité bien connue que les habitants de la Colombie-Anglaise ont formellement refusé de laisser entrer par l'un des ports de leurs provinces, ces Hindous qui avaient eu l'intention de s'établir au Canada. C'était un scandale en ce sens qu'il se trouvait ici des sujets britanniques sur le même pied que nous sous le drapeau anglais auxquels on ne permettait pas, néanmoins, de fouler le sol anglais.

Monsieur le président, cela démontre combien il est sage de nous occuper de nos propres affaires et de concentrer nos efforts sur les choses du Canada. Je ne m'oppose pas à ce que le Canada soit intimement en contact avec les diplomates de la mère patrie, principalement au cours de la plus grande des guerres dont le genre humain ait jamais été témoin. Loin de moi la pensée de m'opposer à une union si intime. Cependant, nous devons avoir grand soin de ne pas nous engager pour l'avenir, du moins, en ce qui a trait à nos rapports avec les Hindous. Il saute aux yeux que les représentants du Canada, assis au côté des représentants des Indes au congrès de la paix, devront tôt ou tard se demander s'ils devraient permettre aux Hindous de se fixer dans notre pays.

Il est vrai, comme mon honorable ami l'a expliqué avec grande circonspection cet après-midi, que les représentants de l'Inde et des dominions ont convenu d'un traitement réciproque. Mais mon honorable ami est homme d'Etat trop rusé pour ne pas comprendre qu'un tel traitement réciproque en fait d'immigration entraîne simplement pour les Hindous une exclusion totale du Canada, de l'Australie et de la Nouvelle-Zélande.

La question de la naturalisation devait naturellement être discutée à la conférence impériale. Cette Chambre l'a étudiée au cours de 1914, alors que nous adoptâmes, en même temps que le parlement britannique, une loi statuant sur la situation alors existante. Je crois que de nouveaux dispositifs ont été ajoutés à ces lois, étendant le privilège de la citoyenneté britannique à des personnes domiciliées dans le Royaume-Uni et les dominions. Les nouvelles conditions créées par la guerre nécessiteront sans doute quelques changements. On suivra, je suppose, la même procédure: une loi adoptée par le parlement britannique, et le parlement canadien la copiera, chaque parlement exerçant ainsi ses droits indéniables en la matière.

Mon honorable ami a dit que la question de l'immigration fut discutée devant la conférence impériale. On projette d'établir un bureau central à Londres—en Angleterre dans tous les cas—qui dirigerait vers les dominions le courant migratoire. Mon honorable ami a dit qu'on agirait conjointement avec les autorités des dominions.

L'hon. M. ROWELL: En les consultant.

L'hon. M. LEMIEUX: Rien ne s'y oppose, pourvu toujours que notre dominion, au moins, conserve le contrôle absolu de sa politique d'immigration. Nous acceptions trop volontiers dans le passé tous les immigrants, même ceux du Royaume-Uni. Nous devons choisir: je suis heureux de dire que les meilleurs que nous puissions avoir sont ceux du Royaume-Uni et de la Scandinavie. Nous n'attendons pas le moindre immigration de la France et de la Belgique, mais j'espère que si des Français, ou des Belges, bons et vigoureux, désirent émigrer, le Gouvernement verra à les diriger vers le Canada. Je conviens que le gros de notre immi-

gration doit venir des Iles Britanniques et de la Scandinavie. Il faut surveiller très attentivement le flot de l'immigration. Il ne faut pas attendre que l'immigrant ait atteint nos rives pour le renvoyer ensuite dans son pays d'origine, en Grande-Bretagne, Scandinavie ou ailleurs. Nous devons avoir des agents de l'autre côté, au port d'embarquement, qui verront à leur faire subir l'examen médical. Dans les années passées, nos fonctionnaires médicaux devaient rencontrer ces immigrants à Montréal, à Saint-Jean, et surtout à Québec et à Halifax et les soumettre à un examen très hâtif. Il s'ensuivait malheureusement que l'on admettait souvent des immigrants de qualité inférieur. Je fus étonné de constater, l'autre jour, dans un rapport d'un fonctionnaire ministériel, le nombre des faibles d'esprit dans la province du Manitoba. Ce fonctionnaire signale cette province parce que, dit-il, les statistiques récentes démontrent que des immigrants de qualité inférieure s'y sont répandus.

Par l'entremise des représentants canadiens à la conférence impériale, j'espère que le Gouvernement, dans son nouveau système d'immigration, verra à ce que nos droits soient affirmés et qu'un examen médical sérieux de l'autre côté de l'océan soit un article important de notre politique d'immigration.

Mon honorable ami a parlé du vœu formulé à la conférence impériale quant aux communications plus économiques de la mère patrie et des dominions. Ce vœu a porté surtout sur les échanges par câbles et par transports. Pour ce qui a trait à la réduction du prix des câblogrammes, je tombe entièrement d'accord avec mon honorable ami; la résolution adoptée à la dernière conférence impériale ressemble, je crois, à celles qui de temps à autre, ces dernières vingt années, ont été adoptées aux différentes réunions de la conférence. Il est réellement pénible que les différentes parties de l'empire ne soient pas réunies par des câbles nationaux. Durant la guerre, les censures des différents gouvernements nous ont supprimé à qui mieux mieux la vérité des faits. Cela toutefois est un détail. Mais je regrette que, même en temps normal, le Canada soit servi par les agences de nouvelles américaines. Je n'ai rien à reprocher aux Américains; à la vérité, je suis leur ami; mais nous appartenons à l'empire anglais et j'aimerais pouvoir lire dans mes journaux du matin ou du soir des nouvelles qui ne soient pas entachées. Le seul moyen d'obtenir en cela un résultat satisfaisant, c'est que l'empire anglais contrôle un câble qui puisse distribuer des nouvelles dans l'empire à des prix modiques. Je ne parle pas de câbles nationaux dans l'intérêt des journaux seulement, mais dans celui du public en général. Le tarif des câblogrammes en ce pays est certainement exorbitant. Plus on le réduira, plus on augmentera, à mon avis, les revenus des compagnies des câbles sous-marins.

Bien entendu, les compagnies de câble sous-marin constituent aujourd'hui un formidable monopole, et à moins que le gouvernement anglais et le gouvernement canadien ne s'unissent et ne s'emparent d'un câble, comme nous nous sommes emparés du câble du Pacifique, nous ne pourrons pas lutter contre le trust. Nous avons un magnifique exemple de l'effet des tarifs réduits. Il y a quelques années, alors que sir William Mulock était ministre des Postes, on disait que l'on ne pouvait pas réduire le prix d'affranchissement des lettres, car cela entraînerait un déficit considérable pour le département. Sir William Mulock s'est présenté à la conférence à propos du jubilé de la reine et a forcé le ministre des postes d'Angleterre du temps d'accepter le principe d'affranchissement à deux sous dans tout l'empire. C'est le Canada qui a fait le premier pas vers cette grande réforme, et depuis ce temps-là, le service des Postes, au lieu d'avoir un déficit chaque année, a eu un surplus. Le principe a parfaitement bien fonctionné. Plus les tarifs sont réduits, plus le nombre des lettres et des cartes postales augmente et plus la vente des timbres est considérable. Donc, j'espère que la résolution de la conférence sera adoptée, que nous réussirons à étouffer ce trust du câble sous-marin qui contrôle les nouvelles du monde entier, et que l'on établira un service national pour unir plus étroitement les différentes parties de l'empire.

Mon honorable ami a parlé d'une question très intéressante et très pratique, celle de la réduction des tarifs de transport maritimes. Nous ne pouvons pas espérer étendre notre commerce, si nous continuons à être traités comme nous le sommes par les compagnies de transport maritime anglaises. La route du Saint-Laurent, que l'on admet être une des meilleures routes du monde, qui a été tant améliorée depuis vingt-cinq ans, a été discréditée par les tarifs extraordinairement élevés que l'on nous a imposés pour le transport de nos produits. J'espère que le Gouvernement verra à ce que ces tarifs soient diminués et à ce que les commerçants canadiens soient traités convenablement.

Mon honorable ami a parlé d'une cour d'appel impériale. Quelques-uns de mes collègues vont être surpris de ce que je vais dire. Quoique loin d'être un impérialiste, parlant pour moi-même et comme membre de la minorité au Canada, je tiens au comité judiciaire du conseil privé et je suis opposé à tout changement radical. Je ne voudrais pas que la cour Suprême fussent le tribunal de dernière instance du Canada. Je m'explique. Je ne m'oppose pas à ce que la cour Suprême décide en dernier ressort de nos causes commerciales et civiles ordinaires; mais pour les causes constitutionnelles, je veux que ce soit le comité judiciaire du conseil privé. D'abord, c'est une cour qui fait honneur à tout l'empire britannique, et je pourrai le dire à tout le monde civilisé.

Le comité judiciaire du conseil privé a, de temps immémorial, donné satisfaction à tous ceux qui ont eu l'honneur de comparaître devant lui. Ceux qui le composent figurent parmi les personnages les plus distingués et les plus irréprochables de la nation, et je répète que je tiens à lui pour toutes les questions constitutionnelles. Quant à nos causes civiles et commerciales, je ne vois pas de raison pour qu'elles aillent plus loin que la cour Suprême.

Une VOIX: L'honorable député approuve-t-il le jugement du comité judiciaire dans la cause de l'Alaska?

L'hon. M. LEMIEUX: C'était une commission spéciale; il s'agissait d'un arbitrage, et je dois dire que, dans ce cas-là, nos commissaires canadiens ont appuyé leur pays. Malheureusement, je puis dire que cela a été déclaré très ouvertement dans cette Chambre, alors que j'étais jeune député—nous apprîmes un jour la triste nouvelle de notre défaite à la commission de la frontière de l'Alaska, et les deux côtés de la Chambre critiquèrent vivement l'attitude extraordinaire de lord Alverstone. Mais ce n'est pas là la question. Nous parlons du comité judiciaire du conseil privé, et, quant à moi, qui appartiens à la minorité, je tiens fortement à ce que ce comité demeure la cour d'appel finale en matières constitutionnelles. Mon honorable ami a appuyé sur le fait que l'on avait établi de nouveaux moyens de communication entre le dominion et la mère patrie, dans ce sens que le premier ministre pourrait à l'avenir correspondre directement avec le premier ministre d'Angleterre. Je considère beaucoup la sagesse de mon honorable ami, mais c'est là le seul résultat de notre association avec les membres de la conférence impériale, je dirais que c'est un bien petit morceau. Ce n'est réellement pas un grand succès que de voir qu'après plus de cent cinquante ans d'association avec la mère patrie, nous avons réussi à obtenir que notre premier ministre corresponde, à l'avenir, directement avec le premier ministre d'Angleterre. Je ne veux pas diminuer l'importance des délibérations de la conférence, loin de là; mais il y a d'autres questions d'une importance plus vitale que celle-là qui ont été discutées à la conférence et que nous aurons aussi l'occasion de discuter, je suppose, quand le premier ministre (sir Robert Borden) reviendra au Canada. Le premier ministre a lui-même déclaré que tous les changements élaborés par ce cabinet de guerre devront être soumis au Parlement canadien. Je ne sais pas quelles modifications l'on peut faire.

Nous venons de passer par la plus grande de toutes les guerres.

Il n'existait pas de traité, liant obligatoirement la mère patrie et le Canada, touchant notre participation aux guerres de la Grande-Bretagne, et, cependant, comme vient de le faire observer le président du Conseil privé, le Canada a rendu d'admirables services. Il n'existait pas de traité, liant obligatoirement l'Australie et la mère patrie, la Nouvelle-Zélande et la mère patrie, et cependant le petit lien de soie a été plus fort que la chaîne dorée qu'aurait pu attacher les Dominions au Royaume-Uni. Sur cette question, en si haute estime que je tienne l'opinion de mon honorable ami, touchant la possibilité de nouveaux arrangements d'ordre constitutionnel, je fais encore plus confiance au jugement d'un homme d'Etat, dont le nom et la renommée sont gravés dans le cœur et l'âme de tout vrai Canadien. J'ai nommé feu Edward Blake, dont je vais citer l'opinion importante sur cette question, d'une association plus étroite avec la mère patrie.

Voici les paroles prononcées en 1900 par Edward Blake, devant la Chambre des communes de la Grande-Bretagne :

Depuis nombre d'années, la conférence, la délégation, la correspondance, les négociations, les méthodes quasi diplomatiques, subordonnément à l'action des parlements libres ici et ailleurs, voilà ce que j'ai considéré comme le seul moyen susceptible de réalisation pour l'établissement d'une union quasi fédérale entre l'empire et les nations sœurs du Canada et de l'Australie. Il y a plus d'un quart de siècle j'ai rêvé d'une fédération parlementaire impériale, mais depuis bon nombre d'années je me suis convaincu que nous avions passé le tournant des chemins qui pourrait nous conduire à ce terme, si jamais en réalité il a existé un chemin praticable. Il y a trop longtemps qu'ici et ailleurs nous nous orientons vers l'action individuelle et nous sommes allés trop loin dans

cette voie pour que nous puissions rebrousser chemin aujourd'hui. Ne l'oublions pas—et c'est l'enseignement qui se dégage des événements actuels—la bonne volonté sur laquelle vous comptez est le fruit des libertés locales et elle ne survivrait pas aux restrictions qu'on y apporterait.

Mon honorable ami vient de nous rappeler l'attitude prise par sir Henry Campbell-Bannerman, touchant l'Afrique du Sud. Monsieur Blake portait la parole, le jour même où le gouvernement litéral de sir Henry Campbell-Bannerman proclamait le libre gouvernement responsable de la nouvelle Union sud-africaine. Cet acte du gouvernement de sir Henry Campbell-Bannerman provoquait la plus vive opposition dans la Chambre des communes de Grande-Bretagne, et M. Balfour, cet homme d'Etat éminent y prononça un des plus violents discours. Cependant, sir Henry Campbell-Bannerman, M. Blake, M. Asquith, M. Lloyd-George et tous les vrais libéraux britanniques, citèrent alors le Canada comme un exemple frappant à suivre dans les relations entre le Royaume-Uni et l'Afrique-Sud, et comme le disait M. Blake: "ne l'oublions pas, la bonne volonté sur laquelle vous comptez, est le fait des libertés locales et elle ne survivrait pas aux restrictions qu'on y apporterait." Tout projet tendant à transférer d'Ottawa à Londres, les affaires du Canada, serait voué à l'avortement.

Sir Robert Borden, a mainte fois, déclaré qu'on ne saurait lier le Canada, par le vote ou la voix d'un ou deux représentants sur des questions d'importance vitale, à moins que le premier ministre et ses collègues, siégeant à la conférence impériale, ne soient appuyés par le vote du Parlement canadien. J'ai cité l'opinion de M. Blake. Voici celle d'un autre grand homme d'Etat: Il y a quelques années, parlant de ce rêve, le projet de fédération impériale, sir John Macdonald s'exprimait ainsi :

> On nous dit que nous voulons la fédération impériale. Je ne m'attarderai pas à faire l'examen de la question; je me borne à dire que la fédération impériale n'est pas susceptible de réalisation. Jamais nous ne consentirons à envoyer un certain nombre d'hommes en Angleterre qui siégeraient au parlement de Londres et y voteraient le sacrifice de nos droits et de nos principes. Sur cette question-là, je suis carrément home-ruler. Nous gouvernerons notre propre pays. Nous établirons nous-mêmes nos impôts. S'il nous plaît de mal nous gouverner nous le ferons et nous ne voulons pas que l'Angleterre, l'Irlande ou l'Ecosse viennent nous dire que nous sommes des sots. Nous dirons: si nous faisons des sottises, nous seuls en subirons les conséquences; vous ne vous en trouverez pas plus mal, ni nous non plus.

Voilà le langage du bon sens. Telle est la description remarquable que nous donne du rêve de la fédération impériale, le grand homme d'Etat, qui a dit un jour: "Sujet britannique je suis né, et sujet britannique je mourrai." J'ai cité les opinions de deux des plus grands canadiens que j'ai connus dans cette Chambre—sir John A. Macdonald et M. Edward Blake.

Monsieur le président, il est un autre grand Canadien qui, en plus d'une circonstance, s'est prononcé avec non moins d'autorité, sur la question et peut-être convient-il que je cite ses propres paroles, puisqu'il vient à peine de disparaître de ce monde. En 1905, sir Wilfrid Laurier, portant la parole devant la Chambre, disait :

> A mon avis il ne serait pas possible de constater dans les colonies autonomes le désir ou l'intention de se dépouiller des pouvoirs qu'elles possèdent aujourd'hui. En ce moment nous sommes fiers de dire et de croire que les relations de l'empire britannique dans tout son ensemble sont des plus satisfaisantes. Il n'est pas conforme aux traditions de l'histoire de la Grande-Bretagne, il n'est pas non plus dans les traditions de la race anglo-saxonne d'apporter des modifications à leurs institutions, à moins que ces institutions ne soient devenues insuffisantes ou défectueuses. Aujourd'hui l'empire britannique se compose de nations rendant toutes allégeance au même souverain.

C'est ainsi que je conçois les relations du Canada avec la métropole, et bien que je ne sois pas d'accord sur toutes les résolutions de la conférence impériale que mon honorable ami a traitées si éloquemment, pourtant, je déclare que tant que cette conférence s'occupera de questions pratiques, comme nous l'a exposé cet après-midi, mon honorable ami, je n'y trouverai rien à redire. Mais quand on parle de changements dans la constitution, changements radicaux, organiques dans les relations qui existent entre le Canada et la métropole, comme Canadien, je crie "Halte"! Le Canada a sa propre constitution, son Gouvernement responsable, c'est une nation dans l'empire britannique, et elle n'est pas prête à vendre son droit d'aînesse pour un plat de lentilles. Nous sommes sujets britanniques, mais avant tout, nous sommes Canadiens; nous désirons affirmer notre nationalité canadienne et nos droits de Canadiens, et rien ne peut être fait par le premier ministre ou ses collègues dans quelque conférence impériale pour lier le Canada dans l'avenir, à moins que de tels projets n'aient reçu la sanction du Gouvernement canadien, appuyé par le peuple du Canada.

Chemins de fer et Canaux—Divers—Chemins de fer de l'Etat, $4,000.

M. BUREAU: Je voudrais demander au ministre des Chemins de fer et Canaux,

quelle heure nous adoptons pour siéger. Il est actuellement minuit à l'heure actuelle.

L'hon. M. REID: Nous travaillons suivant l'heure conventionnelle.

M. BUREAU: Oui, mais nous devons vivre suivant l'heure nouvelle. Notre existence et notre travail ne sont pas d'accord. Si nous voulons faire de bon travail, nous voulons que notre travail concorde avec notre existence.

L'hon. M. REID: Nous n'avons pas l'intention de vous demander de siéger tard, mais seulement d'adopter quelques crédits non contentieux pour que nous puissions passer à un autre département.

M. McKENZIE: Je ne crois pas qu'il soit désirable de passer à un autre département.

L'hon. M. REID: C'est tout ce que je demande.

M. McKENZIE: Ce n'est pas une question d'heure, mais il y a certains droits que nous désirons réserver, et je crois qu'il est bon de finir d'abord avec ce département. Si les crédits du président du conseil privé ne sont pas finis, nous pourrions examiner d'autres chapitres, mais je ne crois pas que nous devrions passer à un autre département.

L'hon. M. ROWELL: Voici le crédit:

Mission de guerre canadienne et représentation à Washington, $50,000.

M. BUREAU: Je ne crois pas qu'il y ait beaucoup de membres dans cette Chambre qui sachent ce qu'est la mission de guerre canadienne. Nous voudrions avoir quelque explication sur ce crédit.

L'hon. M. ROWELL: Si mon honorable ami veut laisser la question en suspens, je n'ai pas d'objection.

M. McKENZIE: Je crois que cela vaudrait mieux.

L'hon. M. ROWELL: C'est un crédit qui comporte un principe important et qui nécessitera quelque discussion.

L'hon. M. LEMIEUX: Mon honorable ami voudrait-il me donner quelques renseignements quand nous reprendrons ce crédit? Y a-t-il eu échange de correspondance entre le Gouvernement et les autorités impériales, au sujet de la représentation à Washington?

Il y a quelques années, il a été question d'avoir un représentant à Washington. Je me souviens qu'une fois—je ne viole aucun secret en disant cela—sir Wilfrid Laurier avait l'intention de nommer une personne d'une habileté très remarquable et d'une situation éminente comme commissaire à Washington, avec la même autorité que notre commissaire canadien à Londres. Le projet n'a pas eu de suite, mais plus tard, j'ai entendu dire, et la presse en a parlé, que sir Robert Borden avait l'intention de nommer sir Douglas Hazen, comme représentant du Canada à Washington. Pour moi, j'aurais été très content de voir sir Douglas Hazen nous représenter dans la capitale américaine. Le projet est-il tombé à l'eau ou le Gouvernement a-t-il l'intention de le mettre à exécution plus tard?

L'hon. M. ROWELL: Au sujet de la dernière proposition de l'honorable député au sujet de sir Douglas Hazen, c'est une question à laquelle je ne suis pas en état de répondre. Quant à la question d'avoir un représentant à Washington, le Gouvernement a l'intention de mettre le projet à exécution, et ce crédit est destiné à y pourvoir.

L'hon. M. LEMIEUX: S'agit-il d'un représentant permanent?

L'hon. M. ROWELL: Oui. La forme exacte que prendra cette représentation sera discutée entre le premier ministre et le gouvernement impérial.

L'hon. M. LEMIEUX: Le crédit est ainsi libellé: "Mission de guerre canadienne et représentation à Washington."

L'hon. M. ROWELL: On a l'intention de maintenir la Mission de guerre canadienne actuelle jusqu'à ce que des arrangements aient été faits pour nommer un représentant permanent. Du moment où ces arrangements seront complétés, la mission de guerre cessera d'exister; mais entretemps nous ne jugeons pas opportun de suspendre le travail. Voilà quel est le but de cette demande de crédit.

L'hon. M. LEMIEUX: Je suis satisfait de la réponse de l'honorable ministre. Si nous devons avoir un représentant ailleurs qu'à Londres et Paris, ce devrait certainement être à Washington. Je me permettrai d'ajouter que le Gouvernement, en choisisant sir Charles Gordon, il y a deux ans, a fait grand plaisir à tous les Canadiens qui ont l'avantage de le connaître. On ne pouvait pas trouver personne plus apte à remplir les fonctions dont il s'est acquitté avec beaucoup de distinction depuis deux ans, et, d'après ce que l'on me dit, sans qu'il en coûte quoi que ce soit au trésor. Nul ne connaît mieux que sir Char-

les Gordon les questions commerciales, ni n'est mieux en état de juger de notre situation financière. Ce n'est pas parce que c'est un bon libéral, mais je voudrais bien que le Gouvernement essaye, s'il y a la moindre possibilité, d'engager sir Charles Gordon à devenir notre future représentant permanent à Washington.

(La résolution est adoptée).

M. McKENIE: Quel est le programme pour demain?

L'hon. M. ROWELL: Demain est la journée réservée à la besogne des députés. On s'occupera d'abord des avis de motions et des questions.

La séance est levée à onze heures moins cinq minutes du soir.

CHAMBRE DES COMMUNES.

Présidence de l'hon. EDGAR N. RHODES.

Mercredi, 2 avril 1919.

(La séance est ouverte à deux heures.)

AJOURNEMENT DE PAQUES.

L'hon. sir THOMAS WHITE (premier ministre intérimaire): Relativement aux vacances de Pâques, je donne avis que, demain, je proposerai que la Chambre s'ajourne le jeudi 17 du courant, à six heures p.m., pour ne se réunir de nouveau que le mardi 22 courant.

QUESTIONS.

M. LE JUGE F. S. MACLENNAN.

*M. ARCHAMBAULT demande:

1. L'honorable juge F.-S. Maclennan, de Montréal, a-t-il, depuis le 1er janvier 1912, rempli des charges permanentes ou temporaires relevant du Gouvernement fédéral?
2. Dans l'affirmative, à quelles dates a-t-il été désigné à ces fonctions, et quels étaient les émoluments ou la rémunération y attachés?
3. Quelles sommes ont été versées à l'honorable juge F.-S. Maclennan par le Gouvernement depuis le 1er janvier 1912?

L'hon. M. MEIGHEN (ministre de l'Intérieur): Réservé.

M. ARCHAMBAULT: Quand puis-je espérer recevoir une réponse à cette question?

L'hon. M. MEIGHEN: Les réponses aux deux premières questions, qui sont du ressort du ministère de la Justice, ont été fournies il y a quelque deux semaines ou plus, et transmises au bureau du secrétaire d'Etat (M. Burrell). Comme la dernière question regarde tous les départements administratifs, le secrétaire d'Etat ne saurait y répondre avant d'avoir reçu des communications de tous ces départements.

COUR D'APPEL IMPERIALE.

M. CRONYN demande:

1. Le lord chancelier a-t-il, en conformité d'une résolution adoptée à la conférence impériale de 1916, transmis au gouvernement du Canada un mémoire de propositions relatives à la constitution d'un tribunal impérial d'appel?
2. Le Gouvernement a-t-il l'intention, en recevant ces propositions, de soumettre à la Chambre son avis sur ce point avant de répondre au gouvernement du Royaume-Uni?

L'hon. M. ROWELL: Non.

2. Répondu sous le n° 1.

LA COMMISSION D'ETABLISSEMENT DES SOLDATS.

M. SINCLAIR (Antigonish-et-Guysborough) demande:

Quel a été, jusqu'au 31 décembre 1918, le total des dépenses faites en Nouvelle-Ecosse relativement au bureau de l'établissement des soldats?

L'hon. M. MEIGHEN (ministre de l'Intérieur): Le total des sommes déboursées à l'occasion des emprunts autorisés par la commission de l'établissement des soldats dans la province de la Nouvelle-Ecosse jusqu'au 31 décembre dernier est comme suit: Prêts aux colons, $2,500; inspections et frais généraux, $309.25; total, $2,809.25.

SERVICE DE L'ENREGISTREMENT NATIONAL.

M. MARCILE (Bagot) demande:

Quelle somme a été allouée du chef de l'enregistrement en juin 1918 pour (a) le registraire; (b) les sous-regisrtaires; (c) le loyer des maisons utilisées pour les fins des bureaux le jour de l'enregistrement, dans le comté de Bagot?

L'hon. M. ROWELL (président du conseil): a—$506.20; b—$834.13; c—$100.

M. MARCILE (Bagot) demande:

1. Quel est le montant du compte réclamé par le registraire du comté de Bagot pour les employés de l'enregistrement de juin 1918; (a) pour le paiement des sous-registraires; (b) le loyer des maisons utilisées aux fins des bureaux le jour de l'enregistrement?
2. Quelle somme a été payée?

L'hon. M. ROWELL (président du conseil): 1. (a), $585.20; (b), $2,108.04; (c), $100.

2. (a), $506.20; (b), $834.14; (c), $100.

M. PREVOST demande:

1. Combien la commission de l'enregistrement du Canada a-t-elle coûté au Trésor jusqu'à ce jour?
2. Combien a-t-on payé à M. L.-G.-A. Cressé, avocat, de Montréal, comme honoraires et déboursés?
3. Quelles personnes a-t-il employées et combien chacune a-t-elle reçu?

L'hon. M. ROWELL:

1. $631,230.89.

2. $918.95.

3. George-Etienne-Cartier, Wilfrid J. Proulx, $2,157.07; Hochelaga, Charles Bruchesi, C.R., $2,552.23; Jacques-Cartier, Acquila Jasmin, C.R., $3,888.52; Laurier-Outremont, Jos. Perrault, $593.46; Maisonneuve, J. A. Couture, $3,742.37; Sainte-Anne, Lawrence Kavanagh, $7,409.79; Saint-Antoine, Frederick Hague, C.R., $1,584.33; Saint-Denis, Ch. A. Pariseault, $3,750.81; Saint-Jacques, Alexandre Brouillette, $2,263.10; Saint-Laurent-et-Saint-George, G. A. Forbes, $2,249.72; Sainte-Marie, Jos. A. Lamarre, $3,692.92; Westmount-Saint-Henri, Alex. I. Morrison, $3,064.73; Vaudreuil-Soulanges, J. A. H. Cherrier, $1,653.87.

LA LOI DU SERVICE MILITAIRE.

M. DESAULNIERS demande:

1. Quels étaient les registraires, sous-registraires et assistants des sous-registraires, sous l'empire de la loi du service militaire dans les sous-districts de Hull, Wright, Pontiac et Labelle, du district militaire n° 3?
2. Quand chacun d'eux a-t-il été nommé?
3. Quel a été le salaire payé à chacun d'eux jusqu'ici?
4. Combien a-t-on payé à chacun d'eux en frais de déplacement?

L'hon. M. MEIGHEN (ministre de l'Intérieur): Sous-registraire sous-district de Hull, M. F. A. Labelle; sous-registraire adjoint, sous-district de Hull, M. J. E. D. Caron. Le district de Hull comprend les comtés de Pontiac, de Wright et de Labelle.

2.—M. Labelle a été nommé le 28 septembre 1917; M. Caron a été nommé le 8 octobre 1917.

3.—M. Labelle, du 28 septembre 1917 au 11 juin 1918 à $200 par mois, $1,693.34; du 12 juin 1918 au 31 mars 1919 à $250 par mois, $2,408.34, soit une somme totale de $4,101.68. M. Caron du 8 octobre 1917 au 28 férier 1919, à $200 par mois, $3,350.

4.—M. Labelle, $11. M. Caron n'a pas reçu un sou pour frais de voyage.

[M. Marcile.]

LES PENSIONS AUX SOLDATS.

M. ANDERSON demande:

1. Combien de soldats complètement invalides sont maintenant inscrits au tableau des pensions?
2. Combien de soldats ont perdu les deux yeux?
3. Combien de soldats sont condamnés à garder le lit et retirent des pensions?
4. Combien de soldats affectés de tuberculose pulmonaire ont été traités, et combien subissent actuellement le traitement?

L'hon. M. ROWELL (président du conseil): 1.—854.

2.—39.

3.—16.

4.—(a) Depuis juillet 1915, le nombre des anciens soldats souffrant de tuberculose pulmonaire qui ont été traités, ont été démobilisés ou sont décédés s'élève à 5,730. (b). 1,712.

LA RESERVE SAINT-PIERRE.

M. MALLOY demande:

Les terres cédées pour être vendues par les Indiens de la réserve de Saint-Pierre, Selkirk, Manitoba, ont-elles toutes été vendues?
2. Sinon, combien d'acres restent à vendre?
3. Des paiements ont-ils jamais été faits en conformité des conditions de vente?
4. L'intérêt sur les rentrées capitalisées a-t-il été payé régulièrement aux Indiens?
5. A-t-on loué une partie des 3,000 acres réservées par la cession comme terre à foin?
6. Dans l'affirmative, quelle superficie, à qui, pourquoi, pour quel terme et à quel loyer?
7. Quelle est, s'il en est, la disposition de contremandement?
8. La superficie des terres à foins susdites aux conditions de la cession a-t-elle été réduite?
9. Dans l'affirmative, quelle est l'étendue de cette réduction?

L'hon. M. MEIGHEN (ministre de l'Intérieur):

1. Oui, excepté les terres à foin.

2. Les terres à foin et les sols marécageux.

3. Oui.

4. Oui, dès que les fonds ont été disponibles.

5. Oui.

6. Les 3,000 acres mentionnés dans l'acte de rétrocession, avec les sols marécageux contigus, (en tout 10,000 acres environ) ont été loués à Charles Bird et Jacob Jonnason de Saint-Pierre et à Rufus Stephen Benson et Rufus Henrickson de Selkirk pour le terme de cinq ans à partir du 1er mai 1918, pour des fins de fenaison et de pâturage, moyennant un loyer annuel de $2,500 payable d'avance.

7. Le bail porte que, dans le cas d'un arriéré de quarante jours, comme aussi dans le cas d'une violation ou du non-ac-

complissement de quelqu'une des stipulations du bail, il sera loisible à Sa Majesté le roi de reprendre la possession et la jouissance des terres susmentionnées.

8. Oui.

9. Jusqu'à concurrence des terres louées.

LES PRISONNIERS DU CORPS EXPEDITIONNAIRE CANADIEN.

*M. ARCHAMBAULT demande:

1. Combien d'hommes appartenant aux forces expéditionnaires canadiennes sont actuellement emprisonnés soit en France, soit en Grande-Bretagne?

2. Est-ce l'intention du Gouvernement de requérir des autorités françaises ou anglaises copies des plaintes, de la preuve et des sentences dans chaque cas où un membre des forces expéditionnaires canadiennes a été condamné à la prison soit en France, soit en Angleterre?

3. Est-ce l'intention du Gouvernement de requérir des autorités françaises et anglaises l'élargissement et la remise entre les mains des autorités canadiennes, de tout membre des forces expéditionnaires canadiennes?

Major général MEWBURN (ministre de la Milice et de la Défense):

1. Nous n'avons pas de renseignements sur ce point au Canada, mais on l'a demandé par câble outre-mer.

2 et 3. Le Gouvernement s'occupe de cette affaire.

LES STATIONS AGRONOMIQUES ET DE DEMONSTRATION.

M. CASGRAIN demande:

1. Combien y a-t-il de fermes expérimentales ou de fermes de démonstration sous le contrôle du département de l'Agriculture dans chacune des neuf provinces du Canada?

2. Depuis quand ces diverses fermes sont-elles établies et où sont-elles?

L'hon. M. CRERAR (ministre de l'Agriculture):

1 et 2.

L'île du Prince-Edouard: une station agronomique établie à Charlottetown en 1919.

Le Nouveau-Brunswick: une station agronomique, établie en 1912, à Fredericton.

La Nouvelle-Ecosse: une station agronomique, établie à Kentville en 1912; et une autre à Nappan en 1886.

La province de Québec: quatre stations agronomiques établies: la première à Sainte-Anne-de-la-Pocatière en 1911, la deuxième à Cap-Rouge en 1911, la troisième à Lennoxville en 1914 et la quatrième à Spirit-Lake en 1916. Une station pour les tabacs établie à Farnham en 1909. Treize stations de démonstration établies aux endroits et aux dates ci-après mentionnés: à Aubrey, dans le comté de Châteauguay, en 1916; à Lachute, dans le comté d'Argenteuil, en 1918; à Paspébiac-Ouest, dans le comté de Bonaventure, en 1906; à New-Richmond, dans le comté de Bonaventure, en 1919; à Stanbridge-Est, dans le comté de Missisquoi, en 1916; à Drummondville, dans le comté de Drummond, en 1916; au Lac-à-la-Tortue, dans le comté de Champlain, en 1916; à l'Assomption, dans le comté de l'Assomption, en 1919; à Rimouski, dans le comté de Rimouski, en 1916; à Saint-Clet, dans le comté de Vaudreuil, en 1919; à Saint-Isidore, dans le comté de Dorchester, en 1917; à Sainte-Julie, dans le comté de Verchères, en 1916; à Saint-Gédéon, dans le comté de Chicoutimi, en 1916.

La province d'Ontario: une station agronomique, établie à Ottawa en 1886; une station agronomique établie à Kapuskasing en 1916; une station pour les tabacs établie à Harrow en 1909.

Le Manitoba: deux stations agronomiques établies: l'une à Brandon en 1886 et l'autre à Morden en 1915.

La Saskatchewan: une station agronomique établie à Indian-Head en 1886; deux établies à Rosthern en 1908 et à Scott en 1910. Quinze stations de démonstrations établies aux dates et aux endroits ci-après mentionnés: à Assiniboïa, en 1915; à Biggar, en 1916; à Davidson, en 1918; à Herbert, en 1915; à Lloydminster, en 1916; à Maple-Creek, en 1915; à Meota, en 1918; à Noremac, en 1915; à Pambrum, en 1915; à Prelate, en 1915; à Radville, en 1916; à Shaunavon, en 1915; à Weyburn, en 1916; à Tugaske, en 1918; à Zealandia, en 1919.

L'Alberta: deux stations agronomiques établies, dont l'une à Lethbridge en 1916, et l'autre à Lacombe en 1907; deux sous-stations agronomiques établies, l'une à Fort-Vermillon en 1908, et l'autre à Beaverlodge, en 1916; dix-sept stations de démonstration établies aux dates et aux endroits suivants, savoir: à Bassano, en 1919; à Bow-Island en 1915; à Carmangay en 1918; à Delacour en 1918; à Foremost en 1915; à Grassy-Lake en 1915; à High-River en 1916; à Jenner en 1915; à Macleod en 1915; à Magrath en 1915; à Milk-River en 1915; à Munson en 1916; à Pincher-Creek en 1915; à Taber en 1918; à Whitla en 1915; à Wainwright en 1919; à Youngstown en 1918.

La Colombie-Anglaise: une station agronomique établie à Agassiz en 1886; trois stations agronomiques, dont l'une établie à Summerland en 1914, l'autre à Invermere en 1912, et la troisième à Sydney en 1912.

Le territoire du Yukon: une sous-station agronomique établie en 1917 à Sweet-Creek, Dawson.

CANAL DE LA BAIE GEORGIENNE.

M. HARRISON propose une résolution ainsi conçue:

La Chambre est d'avis qu'il est désirable de reprendre incessamment les travaux d'amélioration des eaux navigables de la rivière des Français, reliant la baie Georgienne au lac Nipissing.

Monsieur l'Orateur, les chambres de commerce de la partie nord de ce pays ont déjà présenté au Gouvernement une résolution le priant d'étudier la question de savoir s'il conviendrait de reprendre ces travaux; une députation composée de représentants du commerce de toutes les parties de l'Ontario s'est adressée au Gouvernement, il y a peu de temps, relativement à ce projet.

La rivière aux Français n'est pas un petit cours d'eau, c'est au contraire une grande voie fluviale, une voie large et à eau profonde ,et qui exige de bien faibles améliorations pour se prêter à la circulation des steamers de lac du plus fort tonnage. La navigation n'y est interrompue qu'à trois endroits. Il faudrait donc y construire trois écluses. On désirerait qu'à chacune de ces écluses il fût construit une digue capable de maintenir l'eau à un niveau uniforme, pour les besoins de la navigation, et de fournir de l'énergie électrique. D'après le rapport de l'ingénieur on pourrait obtenir, de cette source, l'équivalent de 35,000 chevaux-vapeur. Or, des compagnies minières exploitant des mines de nickle ont offert $26 par cheval-vapeur, comme étant un prix raisonnable. Même à $25 par cheval-vapeur, cette source d'énergie produirait $875,000 de revenu par année, c'est-à-dire de quoi solder l'intérêt de la somme que la construction du canal tout entier aurait coûté. Les chiffres apparaissent dans la plaquette ont été puisés dans le rapport même des ingénieurs du Gouvernement, et bien qu'on ait ajouté 25 p. 100 par rapport à l'augmentation du prix des matériaux et de la main-d'œuvre, on constate que le revenu provenant de cette source serait suffisant et même beaucoup plus que suffisant pour assurer la solde de l'intérêt total. A proprement parler, il s'agit donc, non pas d'une dépense, mais d'un placement qui produirait un revenu net dès le début des opérations.

Dans la région de Sudbury, où l'exploitation du nickel est déjà développée, on utilise 37,500 chevaux-vapeur. La International Nickel Company va en utiliser encore 12,000, mais elle va produire cette énergie au moyen de son propre outillage. Il s'établit d'autres maisons d'industrie, comme, par exemple, la British American Nickel Corporation; et il ne faut pas oublier que le gouvernement britannique a souscrit 80 p. 100 du capital de celle-ci, qui est, par conséquent, une corporation purement britannique.

Comme elle ne pouvait se procurer, dans cette région, l'énergie dont elle avait besoin, elle s'est vue obligée d'établir sa raffinerie ailleurs.

L'hon. M. MURPHY: Où l'a-t-elle établie?

M. HARRISON: Elle voulait d'abord l'établir à Sudbury, mais elle en a été incapable parce qu'elle ne pouvait trouver là toute l'énergie motrice nécessaire. Voilà pourquoi elle l'a établie à Hull. Nous avons donc perdu l'occasion de la retenir chez nous, mais nous ne voulons pas continuer de mettre obstacle à notre progrès industriel.

La seule grande source d'énergie de cette région qui ne soit pas encore exploitée, c'est la rivière des Français, et elle est entièrement entre les mains du Gouvernement fédéral, attendu que son exploitation est subordonnée à la construction d'une voie fluviale navigable. Le nouvel Ontario n'a pas hésité à dépenser de fortes sommes pour l'exploitation de l'énergie électrique. L'argent consacré à cette fin par des particuliers représente déjà un total de $37,000,000, et l'on est prêt à s'assurer encore de l'énergie partout où l'on peut en trouver. Cependant, comme la source d'énergie dont il est question ici ne saurait être développée par la Commission hydro-électrique ou par des particuliers, et comme les installations actuelles en ont besoin et que l'impossibilité de s'en procurer davantage empêche l'établissement de nouvelles usines, nous pensons que le gouvernement fédéral devrait agir sans retard. Cette région mérite qu'on mette cette source d'énergie à sa disposition et qu'on ouvre en même temps une voie navigable; cette partie-là de l'Ontario a grandement besoin de ces deux améliorations. L'établissement d'une voie navigable serait, pour ce territoire, d'un avantage incalculable au point de vue économique Le nouvel Ontario a eu à souffrir de ce qu'il n'avait qu'une seule ligne de chemin de fer de quelques centaines de milles pour le relier aux centres d'approvisionnement du sud.

L'ancienne partie de l'Ontario possède plusieurs chemins de fer et des communi-

cations, par eau, qui ont pour effet de réduire le coût du transport. Le nouvel Ontario ne possède aucun de ces avantages.

Il y a, en premier lieu, l'important article du charbon. Le coût du transport de ce produit varie entre $2.40 et $3.50 par tonne, ce qui égale presque la moitié du prix du charbon, à la frontière. La partie de l'Ontario en mesure d'utiliser ce cours d'eau navigable, consomme plus de 600,000 tonnes de charbon par année, au bas mot. Une économie de $2 par tonne, en moyenne, sur ce seul article du charbon, s'il était transporté par eau, représenterait une somme annuelle de plus de $1,200,000. En moins de quinze ans, le coût entier du canal se trouverait payé. On peut se faire une idée des avantages que l'exécution de ce projet apporterait à nos grandes pulperies et fabriques de papier, dont quelques-unes consomment de 40,000 à 60,000 tonnes de charbon par année.

Si l'on veut que nos pulperies et nos fabriques de papier soutiennent la concurrence des grandes usines américaines qui s'approvisionnent de bois à pulpe dans notre voisinage, on devra les protéger en leur procurant les moyens de faire leurs importations et leurs exportations par eau. Actuellement, nos usines ne sont pas trop embarrassées, mais s'il se produit une baisse dans le prix du papier, et si la concurrence devient plus vive, elles seront incapables de supporter la concurrence. Il est étrange que dans les conditions actuelles, les fabriques de papier du Sud s'approvisionnent à Anticosti, en Norvège et même en Suède, de préférence au nord de l'Ontario. La raison en est bien simple. Le transport par chemin de fer est trop coûteux et il faut faire disparaître cette cause d'infériorité.

On peut faire le même raisonnement au sujet de 36 millions de cordes de bois à pulpe. Même si l'on ne produisait que 20 millions de tonnes de papier, on économiserait 50 millions de dollars, en calculant une moyenne de $2.50 par tonne. Si la moitié de cette quantité était expédiée par eau, l'économie réalisée représenterait encore 25 millions de dollars.

Nous nous trouvons dans les mêmes conditions désavantageuses, en ce qui concerne l'exportation. Au delà de la rivière des Français, nous avons plus de trois milliards et demi de pieds de bois. En supposant que nous exportions 80 p. 100 de cette quantité, la construction de ce canal nous permettrait d'économiser environ 5 millions de dollars, en calculant la réduction dans le coût du transport à $1.75 par 1000 pieds.

En mettant les chiffres au plus bas, nous arriverons donc à une économie totale de plus de $1,300,000 sur ces trois articles ; le bois de construction, la pulpe et le papier.

Quand on se rend compte de ce que nos mines ont fourni au Canada et au monde entier, depuis le peu de temps qu'elles sont exploitées, le résultat paraît incroyable. En moins de douze ans, Cobalt a produit plus de 170 millions en argent, et Porcupine plus de 40 millions en or, soit un total de 210 millions, tandis que la région de Sudbury produisait pour 250 millions de nickel. La production de ces trois régions représente presque 500 millions de dollars.

Le nouvel Ontario produit 91 p. 100 de l'argent du Canada, 58 p. 100 de l'or et 90 p. 100 du nickel du monde entier. Assurément, un pareil territoire possède des titres à une légère appropriation pour la construction d'un canal dont le coût serait plus que défrayé par les recettes que l'Etat retirerait de la fourniture de l'énergie électrique. De plus, les sommes économisées par les contribuables de cette région, en quatre ou six ans, représenteraient plus que le prix de l'entreprise.

Je considère, aussi, qu'il serait de bonne politique de la part du Gouvernement fédéral d'encourager l'exploitation de nos riches mines de fer. Actuellement, elles ne peuvent pas supporter la concurrence des dépôts de la grande chaîne montagneuse de Missaba, mais elles prennent, de plus en plus, d'importance; une faible prime de 50 cents par tonne pourrait faire du nouvel Ontario un pays producteur d'acier par excellence, car ses ressources sont presque inépuisables et s'étendent depuis Atikokan, au nord de Port-Arthur, jusqu'à Timagami, au nord de North-Bay.

Le canal de la rivière des Français donnerait un point terminus de plus sur les Grands Lacs, pour l'écoulement des produits de l'Ouest. Il réunirait les Grands Lacs au lac Nipissing, où trois chemins de fer transcontinentaux sont en mesure de transporter le grain jusqu'à la mer. Nous avons ici une voie ferrée plus courte que toutes les voies canadiennes ou américaines, car entre Nipissing et le port de mer de Montréal, il n'y a que 331 milles par le Transcontinental national. Si des élévateurs étaient construits à l'extrémité est du lac Nipissing, le blé pourrait être expédié sur les marchés de l'Est, en toute saison de l'année, de manière à prévenir l'encombrement dans l'Ouest. Si nous pouvons compter sur de pareils avantages dans

un temps où l'Ouest ne produit que 120 millions de boisseaux de blé, quels avantages ne retirerons-nous pas quand la production atteindra 160 millions et peut-être 200 millions de boisseaux d'ici à quelques années? Il est de toute évidence, qu'il nous faudra de nouvelles routes commerciales par eau et par rail, pour atteindre les ports de mer. Actuellement, les deux tiers de notre blé sont expédiés par les ports américains et servent à grossir les recettes du gouvernement des Etats-Unis. Le canal de la rivière des Français pourra faire une concurrence heureuse aux routes américaines, puisque le trajet sera de 400 milles plus court et que les tarifs de transport maritime à Montréal sont aussi avantageux qu'à New-York ou dans les autres ports américains.

Le problème du désœuvrement passera bientôt par une phase critique et la reprise de ces travaux peut avoir lieu immédiatement, puisque les études préliminaires sont faites, les plans et le cahier des charges sont prêts, et que les estimations ont été revisées dernièrement, ce qui permet d'employer tout de suite un grand nombre d'hommes. Monsieur l'Orateur, il y a beaucoup à dire du débouché de la rivière des Français; mais, sans entrer dans le détail, qu'on me permette de citer cet extrait d'un article que publiait le "Globe" de Toronto dans son édition du 17 de mars:

> Le développement de l'industrie de la pâte de bois et du papier ne s'arrête pas. Les exportations de papier et de pâte de bois du Dominion pourraient avant peu dépasser celles de tous les autres objets ouvrés.
>
> Tout cela exige d'énormes quantités de force motrice. Pendant la dernière période décennale, $32,000,000 ont été dépensés au nord de North-Bay pour utiliser les chutes d'eau. Le total de l'énergie hydraulique dont on se sert déjà est estimé à 126,000 chevaux-vapeur, et des projets en voie d'exécution—surtout pour outiller des papeteries—ajouteront à ce total 146,000 chevaux-vapeur.
>
> Le besoin d'en augmenter la quantité est pressant; néanmoins, pendant tout ce temps-là, on n'utilise pas la rivière aux Français, qui appartient au Gouvernement fédéral, avec ses trois belles chutes d'eau qui pourraient produire plus de 35,000 chevaux-vapeur et le réservoir inépuisable du lac Nipissing pour les alimenter sans interruption. Les gens de North-Bay affirment qu'on pourrait vendre cette force motrice à des prix qui rapporteraient annuellement plus de $800,000, somme plus forte que l'intérêt sur le coût de la construction d'un canal à écluses moderne reliant la baie Georgienne au lac Nipissing.
>
> La plupart des canaux du Canada ont été construits aux dépens du contribuable sans aucune compensation pour la saignée faite à la caisse publique. En voici un qui peut être établi de manière que les produits secondaires de l'énergie hydraulique paieront tout l'écot, de l'avis de juges compétents.

[M. Harrison.]

C'est pourquoi, vu les bénéfices considérables qui en découleront non seulement pour cette région de l'Ontario, mais pour tout le Dominion, nous insistons sur la reprise et le parachèvement des travaux du canal de la rivière aux Français.

L'hon. M. CARVELL (ministre des Travaux publics): J'ai écouté avec beaucoup d'attention, cet après-midi, l'honorable député (M. Harrison) qui exposait les revendications du coin de pays qu'il habite. Il y a deux mois environ, j'avais le plaisir de prêter l'oreille à plus de deux cents délégués de North-Bay et des environs qui faisaient valoir auprès du ministère les titres qu'a cette région pour demander la construction de la section de la rivière aux Français du canal de la baie Georgienne. On n'a pas dit que c'était une partie de ce canal; l'entreprise s'impose d'elle-même. Quoi qu'il en soit, autant vaut nous dire que commencer par construire le canal de la rivière aux Français c'est décider d'établir le canal de la baie Georgienne dont l'autre ne sera que le premier chaînon.

J'ai écouté le plaidoyer de l'honorable député, cet après-midi, comme j'avais prêté l'oreille à la députation qui s'était présentée, il y a deux mois, devant un comité du conseil. Ils ont certainement établi une forte thèse du point de vue régional. Ils ne l'ont soutenue qu'à ce point de vue-là. Les arguments d'alors étaient presque les mêmes que ceux d'aujourd'hui; le premier était tiré de la quantité de force motrice qu'on pourrait produire; le deuxième, de l'économie qui serait réalisée sur l'importation de la houille dont ont besoin les industries de cette région-là; le troisième, de l'influence de ce canal sur les intérêts généraux du transport canadien.

Je ne suis pas en mesure de concilier complètement les calculs et les revendications des défenseurs du projet. J'ai sous les yeux un état que m'a fourni aujourd'hui M. Saint-Laurent, adjoint du sous-ministre, et probablement l'un des ingénieurs les plus habiles du Canada. D'après les données disponibles, il semblerait que l'énergie électrique ne dépasserait pas 25,000 forces et qu'il faudrait établir des réservoirs pour mener le projet à bonne fin. Si l'on prend le débit ordinaire de la rivière, il descend jusqu'à 3,500 pieds cubes par seconde, et il est, en moyenne de 5,000 pieds cubes par seconde. La différence de niveau de la rivière aux Français, entre le lac Nipissing et la baie Georgienne, n'est que de 64 pieds répartis entre trois chutes. Il faudrait trois différentes captations des eaux, et vous n'ob-

tiendrez qu'environ 20,000 à 22,000 forces électriques, dans l'état actuel de la rivière. Cependant, en construisant certains réservoirs, on pourrait se procurer jusqu'à 25,000 forces. A $12 par force, à l'usine, la recette ne serait que de $300,000. Vous direz, peut-être, que ce prix est trop modique. Je le suppose. On ne jugerait probablement pas qu'il est pratique de vendre dans ses régions septentrionales de la force motrice, obtenue à grands frais, à aussi bon marché qu'on la vendrait à Niagara-Falls. Cependant, si vous exigez $20,000 par cheval-vapeur, ce qui serait le chiffre le plus élevé, vous n'auriez qu'une recette d'un demi-million de dollars, en supposant que le tout serait vendu.

Il y a neuf à dix ans, lorsque le projet a été discuté et que des estimations ont été faites, on a calculé que l'utilisation des chutes d'eau coûterait de quatorze à quinze millions de dollars.

On ne pourrait pas, aujourd'hui, opérer ce développement au coût de 20 millions de piastres, et j'imagine que ce dernier représenterait probablement un montant plus élevé que celui-là. Mais si l'on porte le coût à 20 millions, à 6 pour 100 d'intérêt, celui-ci représente 1 million de dollars annuellement, et si l'on vend chaque once de la puissance hydraulique développée, on a un revenu d'environ 500,000 piastres au plus par année, alors que le déficit est annuellement de 700,000 piastres. Voilà pourquoi la génération de forces hydrauliques ne me semble pas avantageuse, au point de vue des affaires.

Je n'ai pas de peine à comprendre que, en thèse générale, cet ouvrage diminuerait jusqu'à un certain point le coût des transports, mais nous ne devons pas oublier que trois chemins de fer traversant North-Bay et la région qui serait desservie et qui bénéficierait, espère-t-on, du transport par cette voie fluviale. L'un de ces chemins de fer appartient, aujourd'hui, au gouvernement fédéral. Il ne rapporte pas de bénéfices, à l'heure qu'il est, et je ne puis pas facilement entrevoir que la situation sous ce rapport se modifie d'ici nombre d'années. Je crains qu'avant bien longtemps, un autre chemin de fer ne devienne la propriété du Canada et tout ces ouvrages ne pourront qu'ajouter aux déficits qui nous menacent. Si nous devons payer des millions de piastres en déficits par suite de l'exploitation des chemins de fer de l'Etat, je ne puis voir comment l'idée d'ajouter un autre déficit de 700,000 piastres à celui que nous avons déjà, peut être avantageuse au point de vue des affaires, c'est toutefois ce dernier montant qu'il faudra dépenser dans la construction de ce canal. C'est là, monsieur l'Orateur, l'autre aspect de la question et en parlant ainsi, je n'ai en vue que d'essayer à faire saisir à la Chambre ainsi qu'à mon honorable ami, la véritable situation telle qu'elle est, envisagée du point de vue des affaires.

Je sais que le transport par eau constitue un précieux avantage pour n'importe quel pays et que le Gouvernement devrait diriger tous ses efforts vers ce but et fournir le transport par voie fluviale, si l'entreprise ne coûte pas assez cher pour en rendre l'exécution impossible. Je comprends facilement cela, de même qu'il ne m'est pas difficile de concevoir que si l'on prolonge jusqu'à Montréal le canal de la baie Georgienne, et si on lui donne la profondeur voulue pour le passage des navires, ou même de celui des grands vaisseaux qui font la navigation des lacs, cela sera certainement de nature à abaisser le coût du transport du blé aux ports du littoral. C'est un problème qu'on a débattu à maintes reprises, en cette Chambre, et je présume qu'on le discutera encore, avant qu'on adopte une solution.

Après que la question m'eut été soumise par la délégation que j'ai reçue, il y a deux mois, j'en ai commencé et poursuivi l'étude avec tout le soin que j'ai pu y mettre; le conseil s'en est également occupé. Nous avons discuté la question dans son ensemble et nous n'avons pas vu comment nous pourrions aisément commencer à dépenser, au début de l'exécution de cette entreprise, 20 millions de piastres, aujourd'hui, lorsque nous nous rappellerons que cela entraînerait une perte annuelle d'environ 100 mille piastres en intérêts, et qu'il s'écoulerait bien des années avant que les revenus atteignissent le chiffre des dépenses. Nos honorables collègues diront probablement que jamais nous avons espéré l'égalité entre les dépenses et les recettes. En ce qui me concerne, mon avis, c'est qu'il faudra attendre des années et des années avant que le jour désiré n'arrive. D'autre part, je sais que cette entreprise serait très avantageuse pour la région qu'elle traverserait.

Je félicite mon honorable ami (M. Harrison) pour la façon très habile dont il a soumis la question. Je comprends, certes, que ce sujet intéresse grandement la population de l'Ontario septentrional, mais, je le répète, le Gouvernement n'a pas cru que l'état de nos finances, aujourd'hui, lui donnait raison de se lancer dans une dépense

de 20 millions ou de 25 millions de dollars, sans s'enquérir d'avantage du résultat financier de l'entreprise. Les honorables députés doivent se souvenir que les chiffres que j'ai donnés n'ont trait qu'au développement de la puissance hydraulique aux chutes et que le nombre de celles-ci serait de trois, au lieu d'un. Si l'on pouvait fusionner ces trois sources d'énergie en une seule, le projet ne semblerait pas si mauvais, mais quiconque connaît les questions d'électricité sait également qu'alors même qu'on obtient le développement de l'énergie au point de production, les dépenses ne s'arrêtent pas là. En vérité, le coût de transmission et de distribution ajoute grandement aux dépenses réelles de l'entreprise. Il est vrai que je n'ai pas de calculs indiquant la dépense qu'entraînerait la distribution de cette énergie dans l'Ontario septentrional, mais je n'en suis pas moins certain que celle-ci augmenterait de plusieurs millions les frais d'exploitation.

Ces raisons ne m'engagent pas à demander au Parlement de commencer à dépenser un montant semblable, cette année. Il peut arriver que, dans l'avenir, un temps viendra que l'état des finances du pays sera meilleur qu'il ne l'est aujourd'hui.

Je ne veux pas revenir sur une déclaration que j'ai déjà faite dans cette Chambre mais je dois dire que j'envisage avec beaucoup d'anxiété l'état des finances de ce pays, et je ne suis pas prêt à assumer la responsabilité de me lancer dans une entreprise qui entraîne la dépense de millions de dollars, avant de savoir d'où viendra l'argent. Peu m'importe qu'on parle de l'extension du canal de la baie Georgienne, du projet de la rivière des Français ou du Saint-Laurent, même si tous ces travaux sont d'une grande valeur pour la population du Canada et d'une importance exceptionnelle pour les intérêts du transport de ce pays. Je ne me soucie guère de la nature du projet, mais je tiens à savoir ce que les résultats seront au point de vue financier et, en vertu, d'où viendra l'argent nécessaire, avant de me sentir disposé à favoriser l'exécution de ces travaux.

L'hon. M. LEMIEUX: Le ministre est-il du même avis pour la construction du canal Welland?

L'hon. M. CARVELL: Quoique je n'aie point pris l'initiative de la construtcion du canal Welland, je ferai part à mon honorable ami de mes vues personnelles, s'il le désire.

L'hon. M. LEMIEUX: Faites.

[L'hon. M. Carvell.]

L'hon. M. CARVELL: J'ai bien plus de confiance dans la construction du canal Welland et dans la route du Saint-Laurent en général que je n'en ai dans le canal de la baie Georgienne. Ceci ne fait peut-être pas plaisir à mes honorables collègues, mais c'est mon opinion personnelle. Je crois fermement à l'utilité des voies de transport fluviales; je voudrais en voir du Saint-Laurent jusqu'au Grands lacs et, partant de cette idée, je considère évidemment le canal Welland comme le premier pas vers l'accomplissement de ce grand projet. En creusant le canal Welland vous aurez une voie fluviale qui pourra faire le transport à bon marché jusqu'à une très courte distance de Montréal. Je crois que cela servirait aussi grandement à faire diminuer le coût de transport du grain de l'Ouest aux ports maritimes. A leur retour, les bateaux pourraient apporter du charbon, du fer, de l'acier et d'autres produits lourds qui doivent aller de l'Est vers l'Ouest. Toutefois cela est en dehors de la question que nous avons à discuter maintenant.

J'ai écouté bien des arguments dans ma vie sur les mérites de ces deux routes, et je peux dire que j'ai toujours été d'opinion que la nature ayant placé le Saint-Laurent et les Grands lacs là où ils sont, il était plus facile d'améliorer ce qu'avait fait la nature, que d'essayer de chercher de nouveaux canaux. Toutefois, ce n'est là que mon opinion personnelle, et je la donne sans avoir examiné très attentivement le fond de la question. Je ne dis même pas que je ne changerais pas d'opinion si l'on me donnait des raisons suffisamment convaincantes. Il se peut que j'aie tort de croire ainsi, mais c'est mon avis à l'heure actuelle. Aussi, je considère que le creusage du canal Welland est le premier pas vers l'établissement d'une voie reliant les Grands lacs avec la mer.

Si je comprends bien la proposition qui est faite, il s'agit non pas de construire le canal de la baie Georgienne, mais une section de ce qui serait plus tard le canal de la baie Georgienne au lac Nipissing. Ainsi que je l'ai déjà dit, le coût probable de ces travaux s'éleverait à 20 ou 25 millions de dollars pour développer une énergie électrique d'environ 20,000 chevaux.

M. PROULX: Quelle est la distance entre la baie Georgienne et le lac Nipissing?

L'hon. M. CARVELL: La distance entre North-Bay et la baie Georgienne est d'environ 81 milles. North-Bay est situé sur le côté est du lac; je ne sais pas exactement,

mais je crois qu'il doit y avoir probablement 50 à 60 milles entre la baie Georgienne et le lac Nipissing.

J'espère que mon honorable ami (M. Harrison) ne croira plus qu'en tant que Gouvernement, nous rejetons complètement le projet. Je dis seulement que pour ma part, je ne suis pas partisan de faire une telle dépense d'argent cette année sans mieux connaître quelle sera finalement la situation financière du Canada. Je sais que si nous entreprenons de construire ce canal il nous faudra emprunter des fonds. Nous sommes obligés d'emprunter 300 ou 400 millions cette année pour terminer la guerre, emprunt que nous ne pouvons pas éviter. Je doute fort que nous soyons justifiés d'aller emprunter encore 20 ou 25 millions pour un travail d'intérêt local comme celui-ci. Néanmoins ce travail est une partie d'une grande entreprise que le Gouvernement ou le Parlement jugeront peut-être bon une autre année de réaliser. Dans ce cas, je serai trop heureux de me guider sur ce que la majorité du Parlement en pensera. Mais il me semble que nous devons appliquer les freins dans certains cas, et je voudrais qu'on les appliquât dans bien des endroits un peu plus fort que l'on ne le fait actuellement, en ce qui regarde l'emploi des fonds empruntés.

M. PROULX: Sans vouloir interrompre l'honorable ministre, j'aimerais à lui poser une question. Qu'est devenue la commission qui avait été nommée pour étudier la question du canal de la baie Georgienne et sur les travaux de laquelle M. Sanford Evans avait fait un rapport?

L'hon. M. CARVELL: M. Sanford Evans a été nommé et a reçu des émoluments pendant quatre ou cinq ans. Il a fait un rapport qui a été je suppose imprimé et distribué, puis il a quitté le service de l'Etat il y a un peu plus d'un an.

M. DEVLIN: Les autres membres du personnel de cette commission occupent-ils encore leur poste ou ont-ils fini leur travail?

L'hon. M. CARVELL: Je ne pense pas qu'il y en ait un seul qui soit encore à son poste. S'il y en a je n'en ai pas été prévenu.

M. DEVLIN: Le secrétaire retirait 2,000 ou 3,000 dollars à venir jusqu'à l'an dernier. J'ignore s'il touche encore ses appointements.

L'hon. M. CARVELL: Pas que je sache. C'est possible, j'irai aux renseignements. S'il y a encore des titulaires de cette commission qui ne gagnent pas leurs appointements, je leur taillerai d'autre besogne ou je veillerai à ce qu'ils n'émargent plus au budget. Cette commission a été dissoute il y a deux ans, me dit-on, et sans aucun doute il n'y a plus de membres de cette commission qui soient encore rémunérés à ce titre.

M. MOWAT: Monsieur l'Orateur, encore que je n'aie pas la hardiesse de prétendre que je réussirai à convaincre le Gouvernement de modifier l'intention que vient d'énoncer le ministre des Travaux publics, je ferai toutefois observer que voilà nombre d'années que cet important projet est devant le public et les Chambres de commerce de l'Ontario, ces dernières, me dit-on, ont chargé des ingénieurs et des électriciens experts de dresser un rapport sur ce projet, et leurs chiffres ne concordent pas avec ceux sur lesquels s'appuie à bon droit le ministre, puisqu'ils lui ont été fournis par ses fonctionnaires. Or, tant que cette divergence dans les chiffres existe, je suis tenté de dire aux intéressés là-bas qu'ils ne doivent pas désespérer de l'exécution éventuelle de ce projet, surtout parce que le ministre nous a dit qu'il ne repousse pas le projet; mais il souligne seulement les formidables difficultés financières auxquelles il faut faire face. Les ingénieurs nous disent que ce n'est pas vingt-deux ou vingt-cinq, mais bien trente-cinq mille chevaux hydrauliques qu'on pourrait développer, et que les frais n'atteindraient nullement le chiffre que semble prévoir le ministre.

L'hon. M. MURPHY: Quel serait le chiffre?

M. MOWAT: Je ne saurais dire, parce que les prix se sont gravement modifiés depuis quelques mois. J'ai l'impression que ces graves hommes d'affaires que j'ai mentionnés ne semblent nullement avoir pallié les difficultés, mais ils paraissent avoir présenté les faits en toute sincérité. Il ne s'agit pas tout simplement d'un projet d'intérêt local, encore que les citoyens de Toronto et d'autres villes d'Ontario s'y intéressent vivement.

Des marchands de gros de Toronto, je le sais, se sont créé un commerce fort lucratif chez les populations du nouvel Ontario que desservira ce canal. Pendant plusieurs années ils ont réalisé de forts bénéfices. Les marchands de gros de Toronto ont vendu beaucoup de marchandises à leurs clients de cette région et il est naturel que la Chambre de commerce de Toronto envisage d'un œil favorable ce grand projet, mais appa-

remment notre seule fiche de consolation pour le moment c'est que la question sera plus tard mise à l'étude.

J'ai ici le texte d'une résolution adoptée, il y a quelques jours, par les chambres de commerce syndiquées de l'Ontario, représentant 53 villes, Toronto compris, et elles réaffirment l'opinion qu'elles ont exprimée en 1912, à savoir qu'il s'agit d'un projet de souveraine importance pour la province. Voici le texte:

> Les chambres de commerce syndiquées de l'Ontario réaffirment la résolution qu'elles ont adoptée d'une seule voix à l'assemblée tenue à Toronto le 23 février 1912, touchant l'amélioration de la rivière des Français reliant le lac Nipissing aux grands lacs, et considèrent que le progrès de l'Ontario-Nord est retardé par suite de la rareté des forces hydro-électriques, nous demandons au Gouvernement fédéral de se mettre à l'œuvre sans retard et d'inscrire au budget de 1919 un crédit qui permettra de parachever, en conformité de leurs plans, une des unités sur cette rivière.

Il n'est guère probable que ces cinquante-trois chambres de commerce eussent pris pareille décision, s'il y avait lieu de croire qu'elles n'étaient pas légitimement autorisées à adopter cette résolution. En ce qui concerne Toronto, je suppose, le développement des forces hydrauliques est le projet le plus important; mais si je ne me trompe, les marchands de Toronto ont toujours été disposés à souscrire à tout ce qui tend au progrès général du pays, abstraction faite de savoir s'ils en bénéficieraient au sens commercial. On peut dire sans doute que si ce canal est terminé et que de gros vaisseaux chargés de grain, venant de Port-Arthur et de Fort-William, se rendent à North-Bay, les expéditions de grain se feront là et s'achemineront vers Montréal et autres ports, et cela sans que Toronto en bénéficie; mais les citoyens de cette ville n'en ont cure, du moment que le commerce du pays progressera, car tout ce dont le pays bénéficie tourne également à l'avantage des grands centres. Je suis donc bien aise de formuler ces quelques observations à l'appui d'un projet qui rallie mon approbation encore que j'aie abrégé ce que je voulais dire, en vue de la déclaration faite par le ministre.

M. KEEFER: Le ministre des Travaux publics nous a invités à discuter la résolution, en disant qu'il n'avait pas définitivement fermé l'oreille à l'autre côté du problème. Or, à titre de représentant de ce district, que je connais assez familièrement, je me crois autorisé à exprimer mon avis sur cette question, je devrais dire ce problème. Au dire du ministre, il s'agissait d'un projet de canalisation de la baie Georgienne.

Je ne parlerai pas de cette façon du problème. D'abord ce projet et celui du Saint-Laurent sont deux propsitions de développement de force qui, envisagées à ce point de vue, devraient être entièrement placées sous l'administration du Gouvernement en raison de ce qui peut en résulter. Les deux projets sont après tout des routes de canaux, mais ils doivent être envisagées à des points de vue différents. Pour le Saint-Laurent, il faut envisager premièrement la question de navigation et secondement la force qui découlera de ce développemeunt du fleuve. Nous ne devons jamais envisager le Saint-Laurent que comme artère principale qui mène de l'intérieur du Canada à l'océan et nous devons le développer d'abord au point de vue de la navigation et secondement pour ce que nous en retirons,—c'est-à-dire tout pouvoir que nous pourrons en obtenir. Le problème du canal de la baie Georgienne est bien différent suivant moi. Ce sera en réalité un canal submergé; il faudra creuser ici et là, les lits de grands cours d'eau. On devrait procéder suivant que l'exigent les possibilités d'energies hydrauliques et après s'être assuré de toutes les forces le long de la vallée de l'Ottawa, nous aurions naturellement une voie navigable sous forme de canal.

L'honorable député de Nipissing (M. Harrison) demande que la rivière des Français, une partie de la route de la baie Georgienne, soit envisagée comme un problème d'énergie hydraulique, en vue d'ouvrir cette région et j'estime qu'il a raison. Dès que ce projet sera réalisé, les navires ne s'arrêteront plus à la baie Georgienne et par conséquent il faut envisager le problème non seulement au point de vue provincial, mais au point de vue national. Nous possédons aujourd'hui le chemin de fer du Nord-Canadien et nous devons faire en sorte qu'il rapporte. Le Nord-Canadien n'a pas de débouché sur la baie Georgienne. Si l'on veut qu'il transporte les grains de l'Ouest en été, il ne peut le faire que de Key-Harbour à Toronto et ensuite vers l'est, ce qui n'est pas admissible. Il faudra qu'il construise une ligne parallèle à ce canal, comme l'a fait le Pacifique-Canadien.

Il faut féliciter le député de Nipissing (M. Harrison) et ses électeurs pour l'excellente méthode qu'ils ont adoptée en vue d'étudier cette question dans une brochure parue en 1913 et qui contient des données fort intéressantes. La lettre de lord Shaughnessy

publiée dans cette brochure indique ce qui se produira si nous ne continuons pas ce canal. A la page 39, lord Shaughnessy s'exprime ainsi:

> Le sujet mentionné dans votre lettre d'hier n'est nullement nouveau pour moi, car j'ai insisté depuis plus de dix ans autant que je l'ai pu auprès du Gouvernement pour lui faire adopter le projet.
>
> Si la route de la rivière aux Français avait été ouverte jusqu'à North-Bay comme cela aurait dû se faire nous n'aurions pas construit notre ligne de Port-McNichol vers l'est, parce qu'il eût été préférable de doubler la voie entre North-Bay et Montréal.

S'il faut construire cet embranchement sur les ports de la baie Georgienne, cela coûtera de l'argent et à défaut du canal de la rivière aux Français, c'est le seul moyen qu'ait le Nord-Canadien de transporter le blé qui arrive en été par les lacs. Port-McNichol est un port du Pacifique-Canadien; le chemin de fer du Nord-Canadien ne touche pas à Midland et autres ports de la baie Georgienne, de l'Ouest à Montréal. Mais si nous construisons ce canal pour moins d'argent que nous en coûterait l'établissement d'un embranchement de chemin de fer, nous pouvons immédiatement amener ce blé à trois cents et quelques milles de Montréal. En réalité ce serait le plus court parcours par voie ferrée jusqu'à Montréal, comme le montre d'une façon très intéressante cette brochure. Si nous amenons ce blé dans le lac Nipissing, nous sommes à trois cent trente et un milles de Montréal par chemin de fer et c'est le transport le plus court que par tout autre chemin de fer. Les chemins de fer de l'Etat pourraient par conséquent transporter ce blé à un plus grand profit et à moins de frais par tonne et par mille que les autres lignes concurrentes qui exigent le même taux. Donc, à part le côté provincial de la question, en considérant simplement le projet au point de vue du Gouvernement, la suggestion offerte par le député de Nipissing mérite d'être prise en sérieuse considération.

Il y aurait en outre une économie de charbon pour les chemins de fer de l'Etat. Les chemins de fer nationaux emploient de grandes quantités de charbon et si ce charbon est amené par eau jusqu'au lac Nipissing et passé au Nord-Canadien à North-Bay, on pourrait l'obtenir des ports du lac Erié à cinquante cents la tonne—quarante cents aux ports de la baie Georgienne—tandis que le coût par voie ferrée est d'environ deux ou trois dollars par tonne. Si ce projet était adopté le Gouvernement pourrait réaliser de grandes économies sur le charbon.

Le Canada devrait être instruit de la nécessité immédiate d'exploiter sa houille blanche. L'an dernier et l'année précédente nous nous sommes trouvés dans une sérieuse difficulté—du moins, la province d'Ontario—en raison du fait que nous dépendons absolument de nos cousins du Sud pour la fourniture du charbon. Mais leur provision de charbon est limitée à celle qui est en vue et bientôt ils voudront conserver leur charbon et alors ils devront interdire l'exploitation.

L'une des conséquences de la construction de ce canal serait la production de la houille blanche. Une force de chevaux équivaut à 10 tonnes de houille dans une machine efficace; en utilisant la houille blanche, nous épargnerions cette quantité de houille ordinaire pour chaque force de chevaux. Nous épargnerions en conséquence les sommes considérables qui sont envoyées en dehors des limites du pays et nous aiderions à maintenir en notre faveur le taux des échanges du Canada. L'année dernière et l'année précédente, nous avons importé 15,000,000 de tonnes de charbon bitumineux et 3,000,000 de tonnes d'anthracite en sus d'une certaine quantité de petit charbon. Plus nous serons en mesure de diminuer nos importations de charbon, mieux ce sera. Or, les 25,000 ou 30,000 forces de chevaux que nous pourrions développer, grâce à la construction de ce canal, nous permettraient d'économiser chaque année de 250,000 à 300,000 tonnes de houille.

L'hon. M. CARVELL: Mon honorable ami est un expert en exploitation hydraulique. Est-ce que, s'il s'agissait d'une entreprise particulière dans laquelle il aurait placé des fonds, il serait prêt à mettre en valeur une chute d'eau à 800 piastres par force?

M. KEEFER: Il arrive souvent qu'une chute soit mise en valeur à raison de 100 piastres par force. Le projet serait impossible, cela va sans dire, s'il fallait débourser 800 piastres par force de chevaux.

L'hon. M. CARVELL: Voilà à quoi aboutirait l'exécution d'un pareil projet.

M. KEEFER: Je ne puis me prononcer sur les chiffres. Je parle de l'entreprise non pas tant comme d'un projet destiné à amener le développement de l'énergie électrique que pour nous assurer un réseau de canaux nationaux aboutissant au lac Nipissing, même si le canal ne devait jamais être prolongé jusqu'à Montréal.

L'hon. sir SAM HUGHES: Est-ce que ce prix approximatif de 800 piastres par force

de chevaux comprendrait les déboursés à faire pour prolonger le canal jusqu'à Montréal?

L'hon. M. CARVELL: Pas du tout; il s'agit purement et simplement du creusement de la rivière des Français.

M. KEEFER: Je n'ai pas étudié la question, mais je serais fort surpris que le coût d'un canal ayant une inclinaison de 70 pieds...

L'hon. M. CARVELL: De 64 pieds; je suis en mesure de vous donner les calculs.

M. KEEFER: Ces chiffres comprennent également le canal de navigation?

L'hon. M. CARVELL: Assurément.

M. KEEFER: Nous devons aussi tenir compte des bénéfices que le pays retirera de l'établissement d'un canal de navigation. Considérons les immenses ressources nationales que renferme cette région: le bois de construction, le bois de pulpe, les minéraux, les mines de Sudbury, qui sont inépuisables au dire du professeur Coleman, eu égard à la demande des minéraux qu'elles renferment, à l'heure actuelle. Le rendement de ces mines d'or, d'argent et autres minéraux précieux représente une valeur de 200 millions, dont 90 millions ont été versés en dividendes aux actionnaires. Si nous descendons aux métaux grossiers, l'approvisionnement de nickel est inépuisable, sans compter les énormes quantités de minerai de fer que renferme la région.

L'hon. M. LEMIEUX: Mon honorable ami est-il en mesure d'expliquer pourquoi l'affinerie de nickel a été transféré de cette région à Hull?

M. KEEFER: Je n'en sais rien. Si j'ai bien compris, il existe deux affineries de nickel: l'une est exploitée à Port-Colborne par une compagnie des Etats-Unis—dont je ne sais pas le nom—et l'autre en est exploitée par le British American Nickel Company.

M. DEVLIN: L'affinerie de Hull est une nouvelle entreprise. Il n'y a pas eu de transfert d'un endroit à un autre.

M. KEEFER: Je ne suis pas au courant de ce qui se passe ici. J'ai entendu parler du projet d'établir cette industrie à Hull et dans l'intérêt de la ville que je représente ici, j'ai fait tout ce que j'ai pu pour décider la compagnie à s'établir chez moi, mais je n'ai pas réussi.

L'hon. M. LEMIEUX: Est-ce que la compagnie n'a pas décidé de s'établir à Hull parce qu'elle est assurée d'y obtenir l'énergie électrique à bon marché?

[L'hon. sir Sam Hughes.]

M. KEEFER: Je m'imagine que la question de se procurer l'énergie électrique à bonne condition joue un rôle important dans les entreprises de cette nature.

L'hon. sir SAM HUGHES: Et la main-d'œuvre?

M. KEEFER: La question de la main-d'œuvre mérite aussi d'être prise en considération. Le point que je désire établir c'est que le projet du canal de la baie Georgienne est une question qui mérite d'être étudiée sérieusement, en tant qu'il s'agit de créer un réseau de canaux aboutissant au lac Nipissing et indépendamment du problème de la génération de l'énergie électrique.

Il faut aussi tenir compte du fait que le transport par eau des autres produits de la région ferait diminuer les tarifs de transport. Les prix du bois et du papier seraient abaissés.

Les journaux réclament sans cesse le papier à meilleur marché. Or, le meilleur moyen d'y arriver c'est de diminuer les tarifs de transport, qui sont deux ou trois fois plus élevés par chemin de fer qu'ils ne le seraient par eau dans cette région. Ce serait la même chose pour les produits agricoles. Il existe dans cette région une magnifique zone argileuse qui pourrait être ouverte à la colonisation et produire de superbes récoltes. Je suis d'avis que toutes ces raisons méritent d'être étudiées sérieusement. A l'heure qu'il est, les colons de cette région ne peuvent expédier leur bois à pulpe sur les marchés à cause des taux exorbitants que chargent les compagnies de transport. Ils s'abstiennent d'expédier leur bois à la péninsule du Niagara, à côté du canal Welland—à Ste-Catherine, à Thorold ou à Niagara— à cause des tarifs de transport prohibitifs qui sont en vigeur. Ils n'ont pas même la chance d'expédier leur bois dans les ports américains.

Je ne veux pas voir notre bois sortir du pays; mais l'établissement de transports par eau permettrait à ces entreprises d'engager la lutte avec les autres pulperies et papeteries du Canada, et elles ne seraient pas à la merci des fabriques de la région. Dans l'état actuel des choses, il faut qu'elles vendent leurs produits à ces fabriques, tandis qu'autrement elles auraient des débouchés partout.

J'attends avec impatience l'heure où nos chemins de fer n'auront plus à acheter la houille aux Etats-Unis et commenceront à se servir de l'énergie électrique, évitant par là d'accroître les difficultés du change.

Nul pays au monde n'est aussi richement doté que le Canada pour ses forces hydrau-

liques, et ces forces semblent être disséminées sur le parcours des chemins de fer nationaux, par la raison que les chemins de fer suivent les vallées. Le jour est à peu près venu où le fonctionnement de ces chemins de fer se fera à l'électricité, évitant ainsi toute importation de houille. Cette question de l'énergie électrique est donc, elle aussi, une question nationale, à part l'aspect local qu'elle affecte nécessairement. J'ai signalé ces choses à l'attention de la Chambre dans le seul but de venir en aide à mon honorable ami de Nipissing (M. Harrison), comme aussi de ceux qui représentent cette région du Nord. Nous qui sommes de cette région, nous avons à lutter contre les obstacles que nous suscite la nature, et je crois qu'à cet égard le bon vouloir de la Chambre devrait nous être acquis.

M. DEVLIN: Je désire féliciter l'honorable représentant de Nipissing (M. Harrison) d'avoir soulevé cette question devant la Chambre. Ce que j'ai à dire aujourd'hui au sujet de la construction du canal de la baie Georgienne, je l'ai dit déjà en maintes occasions et, pour ne pas fatiguer la Chambre, je m'abstiendrai d'y revenir.

J'ai écouté avec beaucoup d'intérêt le discours de l'honorable député de Port-Arthur-et-Kenora (M. Keefer), qui a exposé à la Chambre, avec beaucoup de netteté et de précision, les principaux avantages du projet de canal de la baie Georgienne, non pas comme entreprise locale, mais comme entreprise nationale, devant profiter à tout le Canada.

Le ministre des Travaux publics me paraît envisager cette question surtout au point de vue de l'énergie électrique, encore qu'incidemment il fasse mention des facilités de transport et du bois à exporter. Cela a été une habitude ici autrefois de considérer la production de l'énergie électrique comme primant l'intérêt des transports dans une étude de cette entreprise.

Il est un point sur lequel je désire appeler l'attention de la Chambre et sur lequel l'honorable député de Port-Arthur-et-Kenora me semble avoir gardé le silence, c'est que le canal de la baie Georgienne est déjà bâti. Il n'est plus question que d'y placer ici et là quelques écluses.

L'hon. M. CARVELL: Combien coûteraient-elles?

M. DEVLIN: Le prix des choses est tellement monté qu'il est devenu presque impossible de faire une évaluation, mais cela ne coûterait certainement pas plus au pays que ne lui coûtent le canal Welland et cet autre projet d'amener à Montréal, par ce canal et par le Saint-Laurent, tout le trafic de l'Ouest. A mon avis, cela coûterait infiniment moins cher. Le ministre des Travaux publics a dit que trois chemins de fer passent par North-Bay. L'un de ces chemins de fer appartient à l'Etat et un autre est sur le point de lui appartenir. Ce sont là des raisons que l'on nous opposait dans cette Chambre il y a douze ou treize ans et que l'on n'a cessé depuis de nous opposer. Les compagnies étaient hostiles à ce projet, et ceux d'entre nous dont les commettants n'étaient pas immédiatement intéressés ont manifesté à l'égard de cette affaire les uns de l'indifférence les autres une vive opposition. Je suis heureux de voir que nous avons aujourd'hui pour nous un représentant de la ville de Toronto (M. Mowat), et cette conversion, je l'attribue aux instances de l'honorable député de Nipissing. L'honorable ministre a parlé de l'énergie électrique, mais il doit savoir que c'est là un pur incident; il doit savoir que personne aujourd'hui ne demanderait l'établissement de ce canal dans le seul but d'une génération de l'énergie électrique. L'idée que nous avons toujours eue est que la force hydraulique assure un transport à meilleur marché. Aucune ligne rivale n'existe entre les grands lacs et la mer. On évite les transbordements et les frais occasionnés par les élévateurs. Le voyage s'opère à bien meilleur marché d'un bout à l'autre de la voie, sans compter que les navires ne reviennent pas à vide et qu'ils rapportent du charbon des Provinces maritimes. Ces dernières, par suite, bénéficieraient de l'entreprise et, si les navires reviennent chargés de houille, les populations de l'Ouest, qui en ont besoin, pourraient se le procurer à plus bas prix qu'en le faisant venir des Etats-Unis, outre qu'elles l'auraient à meilleur marché que dans le cas d'une houille apportée par rail.

Je n'ai pas les statistiques relatives à l'année dernière ni à l'année précédente, mais je sais que, jusque-là, les chemins de fer n'ont pour ainsi dire pas transporté de charbon mou à l'ouest de Montréal. Le transport par eau tiendrait l'Ontario constamment approvisionné de charbon mou, et ce serait là un grand avantage non seulement pour les comtés de cette province qui aideraient à alimenter le trafic du chemin, mais aussi pour les autres comtés, si l'on pouvait y obtenir le charbon à meilleur marché par ce moyen.

Je suis heureux de voir que le Gouvernement n'a pas renoncé à la construction du

canal de la baie Georgienne. J'approuve le ministre des Travaux publics de ne vouloir dépenser qu'à bon escient, et je sais qu'il y aurait moyen de réaliser, de plusieurs manières, des épargnes dont le produit pourrait être consacré à l'exécution de ce projet avantageux pour le Canada en général. Si l'on venait dire à ceux qui sont en faveur de la construction du canal de la baie Georgienne, que l'on va cesser de consacrer des millions à celle du canal Welland, ils se résigneraient peut-être à attendre; mais plus on en dépensera pour le canal Welland, moins il en restera pour celui de la baie Georgienne, et l'on s'écriera, plus tard: Qu'avons-nous besoin de construire le canal de la baie Georgienne? Nous avons consacré tant d'argent à la construction du canal Welland, qu'il nous est désormais inutile d'avoir, en Canada, deux grandes voies de transport par eau.

M. ARTHURS: L'honorable député de Nipissing (M. Harrison) s'est exposé à être réprouvé par quelques-uns de ses amis et à être mal compris par d'autres. Sa proposition n'a pas directement pour objet la construction du canal de la baie Georgienne, ni la fourniture d'énergie électrique. La députation qui s'est rendue ici, il y a quelques mois, a allégué que l'énergie électrique mise à notre disposition par suite de la construction du canal de la baie Georgienne pourrait se vendre immédiatement au prix de 26 piastres par cheval-vapeur, et qu'on pourrait contracter des engagements pour fournir de cette énergie dès qu'on serait à même d'en fournir; mais le ministre des Travaux publics a complètement ou jusqu'à un certain point oublié que la construction de ce canal avait non pas exclusivement, mais incidemment pour objet l'exploitation de cette source d'énergie électrique.

C'est à tort qu'on appelle ce cours d'eau la rivière des Français; ce n'est pas du tout une rivière, mais une succession de lacs très longs, très larges et très profonds. A certains endroits le chenal est obstrué par des groupes d'îles qui déterminent ce qu'on appelle une chute d'eau ou des rapides. Mais il n'y a vraiment de rapides qu'à un seul endroit, c'est-à-dire à l'extrémité du lac Nipissing. Le projet n'est pas proposé comme faisant partie de celui qui a trait au canal de la baie Georgienne. De fait, l'ouverture de cette voie navigable a été retardée justement parce qu'on l'avait associée au projet de construire le canal de la baie Georgienne. C'est le Pacifique-Canadien qui a fait, il y a plusieurs années, le premier levé complet de la rivière des Français et, si je ne me trompe, il a alors estimé que l'ouverture d'une voie navigable dans cette rivière coûterait sept à huit millions de piastres. A cette époque il avait l'intention de construire un chenal de 15 pieds de profondeur au lieu de 22. Il en coûterait beaucoup plus aujourd'hui. En tous cas, si l'on doit considérer cet ouvrage comme faisant partie du canal de la baie Georgienne, c'est là une partie dont l'exécution est assurément possible et désirable. Il est certain qu'il y aurait assez d'eau dans la rivière des Français pour suffire aux besoins de la navigation, et qu'il est désirable de mettre en valeur cette région-là de l'Ontario qui est aujourd'hui la plus importante pour nous.

L'honorable ministre des Travaux publics (M. Carvell) a dit que nous avions maintenant une dette bien lourde. Mais voilà précisément pourquoi nous devrions ouvrir à la colonisation et au commerce une région comme celle dont il s'agit; nous y trouverions de quoi solder l'intérêt de notre dette. Nous devons produire de la richesse et développer notre commerce avec l'étranger par l'exploitation de nos mines, de nos fermes, de nos forêts et de nos pêcheries. Or, cet ouvrage important serait avantageux au pays en ce qu'il favoriserait l'exploitation de ces différentes sources de revenu. Ainsi, il y a là une pulperie qui consomme annuellement de 60,000 à 80,000 tonnes de charbon. Sans vouloir retenir l'attention de la Chambre en lui citant les chiffres exacts, je dirai que cette pulperie pourrait réaliser sur ce charbon une épargne équivalant à 2 piastres ou 2 piastres 25 par tonne. Cette différence qu'elle paie en plus aujourd'hui, représente un surcroît inutile de frais s'élevant à 100,000 piastres. Si la compagnie pouvait s'éviter ce surcroît de frais en obtenant son charbon à meilleur marché, le pays y gagnerait d'autant. Ce qu'il ne faut pas oublier, non plus, c'est que cette région peut fournir de la pulpe en quantité infinie, et qu'elle ne possède que quatre pulperies, quand elle devrait en posséder quarante. On peut s'y procurer la matière première et l'énergie motrice pour la fabrication d'un produit qui se vendrait dans n'importe quelle partie de l'univers. Ce n'est qu'en encourageant des industries de ce genre, que nous réussirons à solder l'intérêt de notre dette.

Prenons les mines, par exemple. Un pauvre prospecteur, qui parcourt cette région, découvre une mine, ou du moins ce qui pour lui représente une mine. Il voudrait beaucoup l'expliquer, mais le grand obstacle, c'est le prix élevé du charbon.

Il devra payer non seulement le coût du transport par rail, depuis Cobalt ou North-Bay, selon le cas, mais aussi le transport en voiture ou en traîneau, depuis la gare jusqu'à sa mine. Ses moyens ne lui permettent pas cette dépense. Si le Gouvernement peut trouver un moyen de mettre cet homme en mesure d'exploiter sa mine, il devrait le faire dans l'intérêt du pays, car il n'y a certainement pas un quart des mines du nouvel Ontario actuellement en exploitation.

Le ministre nous a dit que nous avons un réseau de l'Etat qui dessert actuellement deux lignes affectées au transport du charbon, le Nord-Canadien et le Transcontinental-National. Quel que soit l'effet de la construction de ce canal, pour le Pacifique Canadien, cet effet ne pourra être qu'avantageux aux chemins de fer de l'Etat. Ces derniers, ainsi que l'a expliqué l'honorable député de Port-Arthur (M. Keefer), n'ont pas de port sur les lacs; par la construction de ce canal, à peu de frais, nous aurions un port de première classe et, même plus d'un, sur le lac Nipissing. L'Etat est déjà propriétaire du terrain riverain, toutes les études préliminaires ont été faites et la construction devrait être entreprise sans retard. L'Etat aurait ainsi une route directe de 331 milles entre Nipissing et Montréal, avec une pente descendante sur presque tout le parcours. Actuellement, le Transcontinental-National, entre North-Bay et Montréal, peut remorquer des convois plus lourds que ceux de toutes les autres lignes. De plus, les chemins de fer de l'Etat doivent s'approvisionner de charbon et, actuellement, ils s'approvisionnent à Port-Erié ou à Buffalo, d'où le charbon est amené par rail; c'est de cette manière que la plus grande partie du charbon est importée. Ce serait une excellente affaire pour ces lignes d'économiser entre $2.25 et $2.50 par tonne sur le transport du charbon. Je n'ai aucun doute que la construction de ce canal serait autant à l'avantage des chemins de fer qu'à celui des autres industries.

L'honorable député de Port-Arthur n'a fait qu'effleurer la question de nos mines de fer. Nous possédons dans la partie septentrionale de la province des millions de tonnes de minerai. Ces dépôts ont été forés à une profondeur de plusieurs centaines de pieds, mais actuellement, les conditions du transport ne permettent pas de mettre ce minerai sur le marché. Si, au moyen de cours d'eau navigables, ce minerai pouvait être expédié aux hauts fourneaux des Grands lacs, nous aurions au Canada une industrie extrêmement avantageuse et qui mérite à tous les points de vue l'encouragement de l'Etat.

Je n'abuserai pas davantage de la patience de la Chambre. Je terminerai par cette proposition: Nous ne devons faire aucune dépense inutile, mais l'industriel qui pourrait réduire ses frais d'exploitation et augmenter considérablement sa production, aurait bien tort de ne pas faire la dépense initiale nécessaire pour arriver à ce double résultat.

(La motion est rejetée.)

FUSIONNEMENT DES BANQUES.

L'hon. M. LEMIEUX demande:

Un état détaillé indiquant le nombre des banques fusionnées au Canada, depuis le 1er octobre 1911 jusqu'aujourd'hui, ainsi que copie des pétitions et de la correspondance opposées au projet; aussi, le nom des banques concernées.

—Quand j'ai donné avis de cette motion, au commencement de la session, c'était au milieu de l'émoi causé par le fusionnement de la banque d'Ottawa avec la banque de la Nouvelle-Ecosse. Vous vous rappelez, monsieur l'Orateur, que cette nouvelle créa une forte sensation dans la capitale et la région environnante. La banque d'Ottawa est une institution bien connue, établie sur des bases solides et faisant d'excellentes affaires. Le nom qu'elle portait y était pour beaucoup et les financiers qui étaient à la tête de cette institution ajoutaient à son crédit. Des protestations énergiques se firent entendre. Je me rappelle, entre autres, la remarque d'un des principaux marchands de la rue Sparks, le jour où le fusionnement fut connu. Ce marchand déclarait à un reporter du " Citizen ": Vous ne vous imaginez pas ce que j'ai ressenti en apprenant ce matin que la vieille banque d'Ottawa n'existait plus. C'est comme si j'avais perdu un ancien ami." Il est vrai que cette réflexion est purement sentimentale et que les banques et les ministres des Finances se préoccupent très peu des questions de sentiment.

Il y a cependant un autre côté à la question. D'un bout à l'autre du pays, mais plus particulièrement dans l'Ouest et dans les régions agricoles, il s'est manifesté un sentiment très hostile au fusionnement des banques.

Je ne me rappelle pas qu'il y ait eu plus d'un ou deux fusionnements de banques durant les quinze années pendant lesquelles le regretté sir Wilfried Laurier a été premier ministre. Je sais qu'à cette époque-là l'opinion publique était très hostile à ces fusionnements. En ces derniers temps,

cependant, mon honorable ami a paru montrer trop de condescendance et d'esprit chevaleresque à l'égard des grandes institutions financières.

Je ne suis pas assez renseigné sur les choses de la finance et le commerce de banque de ce pays pour vouloir faire de graves reproches. Je ne fais que répéter en cette enceinte les protestations contre cette ligne de conduite que j'ai entendues dans tout le pays. En signalant cette affaire à l'attention de la Chambre, mon unique objet est d'apprendre de mon honorable ami si la politique du ministère est de favoriser le fusionnement des banques. Leur nombre est maintenant restreint, il y en a dix-neuf en tout. En ce pays où la population est disséminée de l'Atlantique au Pacifique, est-ce l'intention du ministère de diminuer encore le nombre de nos maisons de banque? Ne devrait-il pas plutôt encourager leur propagation, ce qui procurerait aux cultivateurs et aux artisans le crédit nécessaire aux affaires du pays.

Le ministre des Finances comprendra que je ne le critique pas injustement. Je me borne à répéter ce que j'ai lu dans les journaux et ce que j'ai entendu dire de cette ligne de conduite. Je ne veux rien dire de dérogatoire à nos maisons de banque, mais on appréhende qu'avant peu les affaires de banque du Canada ne soient toutes entre les mains de quelques gros bonnets. Selon moi, cette manière de traiter le public n'est pas très démocratique. On soutient que les banques sont des institutions privilégiées ayant mission de prêter l'argent entassé dans leurs coffres grâce à la frugalité et à l'esprit d'économie du public en général auquel elles devraient être plus accessibles. L'objet de ma motion est d'obtenir du ministre des Finances un exposé de son programme pour l'avenir.

Je sais qu'on a invoqué d'excellentes raisons pour justifier ce dernier fusionnement. J'ai moi-même discuté le sujet avec le président de la banque d'Ottawa, l'honorable M. Bryson qui m'a déclaré que sa banque, afin de concurrencer les autres banques dans l'Ouest aurait à porter son capital-actions à un chiffre très élevé et à ouvrir des succursales dans tout le pays, ce qui entraînerait une forte dépense d'argent, et qu'il vaudrait mieux pour les actionnaires et les clients que le banque de la Nouvelle-Ecosse se charge des affaires de la Banque d'Ottawa. Cette raison peut avoir du bon, mais j'aimerais savoir du ministre des Finances, qui s'occupe des maisons de banque canadiennes et qui doit aussi tenir compte des besoins du public, quelles sont les intentions du ministère. Monsieur l'Orateur, je n'avais pas d'autre but en présentant cette motion.

[L'hon. M. Lemieux.]

L'hon. sir THOMAS WHITE (ministre des Finances): Monsieur l'Orateur, j'avais compris que mon honorable ami (M. Lemieux) ne proposerait pas sa motion cet après-midi. Si j'eusse connu son intention, je lui eusse fait la faveur de faire compiler des renseignements que je possède et qui pouraient l'intéresser. Quoi qu'il en soit, c'est un sujet que je veux bien discuter, car la discussion a un vaste cadre.

Par la loi des banques, le Parlement a formellement autorisé le fusionnement des banques, moyennant certaines précautions qu'il a crues d'intérêt public. La première est qu'aucune entente ne doit avoir lieu entre les bureaux de direction de deux banques qui désirent se fusionner, sans le consentement par écrit du ministre des Finances. Cette disposition a été ajoutée lors de la dernière refonte de la loi des banques, en 1913, si je ne me trompe. L'autre précaution est que le Gouverneur en conseil doit donner un assentiment avant que le fusionnement soit accompli. Ainsi, en ce qui concerne la loi, les intérêts du public semblent raisonnablement sauvegardés.

Lorsque ce sujet est venu sur le tapis au comité des banques et du commerce de banque, je me souviens qu'on a admis, comme on l'avait fait auparavant, qu'il ne conviendrait pas de défendre aux banques de se fusionner. Le principe de leur fusionnement dans les cas voulus a été reconnu, mais afin de s'assurer qu'on tiendrait bon compte de l'intérêt public, je le répète, il fut décrété que le consentement du ministre des Finances serait nécessaire. Pour empêcher la révélation prématurée des arrangements sur le point de se conclure entre les bureaux de direction, je suis allé plus loin en établissant un règlement qui avertissait toutes les banques qu'elles doivent consulter le ministre des Finances avant d'entamer les négociations. J'ai agi ainsi parce qu'il n'est pas bon que les arrangements projetés soient commentés en public.

Du moment qu'on a donné tant de publicité, il y a danger qu'on se représente faussement la situation des banques. Quoi qu'il en soit, il est grandement à désirer qu'on s'en tienne strictement à la loi, que l'assentiment du ministre des Finances soit donné et qu'on n'annonce pas au public que deux banques sont sur le point de se fusionner, parce qu'il peut arriver que le ministre décide de refuser son consentement.

A propos de ce que je pourrais appeler le malentendu qui existe, au Canada, en général, au sujet du fusionnement de banques, je puis dire que le devoir que la loi des banques impose au ministre des Finances n'est aucunement agréable. On lui apprend que les bureaux de direction de deux banques qui veulent se fusionner, ainsi que les raisons qui portent les directeurs intéressés à demander cette fusion. Le ministre doit assumer alors la responsabilité soit de consentir à cette fusion soit de refuser. S'il consent à la fusion la population du pays ne comprenant pas en général la situation, les faits exposés au ministre n'étant pas révélés au public, celui-ci ne connaissant rien de l'opportunité de la fusion et ignorant, je crois, qu'il s'agit dans ce cas-ci, comme toujours dans l'intérêt public—beaucoup de critiques dans cette Chambre ne sont pas justifiées. D'autre part, si le ministre refuse de donner son assentiment dans un cas qui le mérite, il manque évidemment au devoir que le Parlement lui a imposé.

Je ne crois pas qu'il y ait de règle générale qu'on puisse invoquer, au sujet des banques à qui l'on doit permettre de se fusionner. J'estime que c'est une question qui mérite d'être soigneusement étudiée par le ministre des Finances et par le Gouvernement, qui doivent se renseigner sur tous les faits soumis. Pour la fusion des banques, il y a quatre parties intéressées. En premier lieu viennent les déposants aux banques en question; il y a ensuite les actionnaires des banques intéressées; en troisième lieu arrivent les clients et enfin, le public en général. Mon honorable ami a parlé d'un cas récent de fusion de banques. Il est vrai qu'on a fait preuve de beaucoup de sentiment envers la banque d'Ottawa. Les citoyens d'Ottawa ne sont pas seuls à avoir quelque sympathie à l'endroit d'une institution financière du prestige et de la solidité de la banque d'Ottawa, car j'ai moi-même trouvé à redire à la disparition de la banque d'Ottawa à titre d'entité séparée. L'opinion toutefois ne tenait compte, je l'avoue, que du sentiment et autant que je puis voir, à l'heure qu'il est, on tombe, en réalité, d'accord pour reconnaître que l'on a agi sagement en accomplissant cette fusion et qu'on n'a lésé en rien les intéressés que j'ai mentionnés: les déposants, les actionnaires, les clients ou le public en général, mais qu'au contraire, toute la situation s'est trouvée améliorée. Ainsi que je l'ai dit, la banque d'Ottawa était une institution solide et jouissant de la confiance des intéressés. Voici où était la difficulté! elle recevait d'un mois à l'autre de l'argent des déposants, et vu qu'à l'encontre de ce qui arrive pour d'autres banques du pays, elle n'avait pas de succursales répandues dans les différentes parties du pays, elle n'avait pas les facilités requises pour opérer le placement de ses fonds, avec chance de profit. Ainsi que l'honorable député l'a dit, la question s'est posée de l'opportunité d'augmenter d'une façon sensible le capital et aussi—mais de cela il n'a pas parlé—celle d'encourir des dépenses considérables dans la création de succursales par l'intermédiaire desquelles les fonds de la banque augmentant considérablement pourraient être prêtés. Au cours de ces dernières années les prêts de la banque d'Ottawa ont diminué, tandis que les dépôts ont augmenté. En conséquence, ses placements de fonds—car elle a dû trouver placement pour son excédent monétaire dans des garanties de toute nature—ont augmenté. Or, si chaque banque doit placer ses fonds dans des garanties de première classe, le but primordial d'une banque est de prêter aux commerçants et aux cultivateurs. Donc, la banque d'Ottawa avait les bras liés sous ce rapport important. La banque de la Nouvelle-Ecosse—le fait est bien connu de toute la députation—est une des institutions financières les plus puissantes et les mieux administrées du Canada. J'ai eu sous les yeux ce renseignement, lors de l'étude du projet de fusion, et je m'en rapporte à ma mémoire pour rappeler que dans sept localités seulement, très considérables, on trouvait amplement des succursales de banques et par conséquent une concurrence très forte entre ces différentes institutions dont plusieurs étaient inutiles. Autrement dit, si jamais il y eût une fusion naturelle destinée à accommoder la population de différents centres du Canada, ce fut celle de la banque d'Ottawa et de la banque de la Nouvelle-Ecosse. La banque d'Ottawa avait des succursales surtout dans la vallée de l'Ottawa. Elle y détient des montants considérables en dépôts et, je le répète, il est à désirer qu'on mette ces fonds ainsi mobilisés à la disposition des emprunteurs d'autres localités où l'on a le plus besoin d'argent.

La fusion de la banque d'Ottawa et de la banque de la Nouvelle-Ecosse a été, à mon avis, avantageuse pour tous les quatre intéressés que j'ai mentionnés.

Tout d'abord, personne ne peut dire que les déposants de l'une ou de l'autre banque se trouvent dans une position moins avantageuse qu'ils n'étaient auparavant. Une institution financière puissante a été

formée en combinant les ressources de la banque de la Nouvelle-Ecosse et de la banque d'Ottawa, qui sont la garantie de leurs obligations. Je ne doute pas un seul instant que les clients de la banque seront aussi bien servis, car il y va de l'intérêt de la banque de la Nouvelle-Ecosse de continuer les affaires avec les clients de la banque d'Ottawa par l'intermédiaire des bureaux dont elle prend possession; c'est une affaire qui en vaut la peine. On semble croire qu'une banque pourrait avoir intérêt de refuser de l'argent à ses clients, commerçants ou autres. C'est tout le contraire: aucune banque ne pourrait réussir si elle ne prêtait pas d'argent à ses clients. Par conséquent, c'est l'objectif d'une banque non seulement de maintenir le nombre de ses clients, mais de l'augmenter, et une banque serait justifiée de payer une forte somme pour le volume d'affaires qui lui seraient transportées d'une succurasle d'une autre banque, si elle pouvait s'en emparer. Quant aux actionnaires, ils sont en mesure de pouvoir veiller à leurs propres intérêts, et si ceux de la banque de la Nouvelle-Ecosse et de la banque d'Ottawa s'accordent à trouver que c'est la meilleure attitude à prendre, ce serait présomptueux que de vouloir s'y opposer. Il reste la question d'intérêt public. J'ai montré que les deux banques ne couvraient presque nulle part le même terrain, qu'elles se complétaient pour ainsi dire naturellement, et que l'on pourra maintenant disposer, par l'intermédiaire des succursales de la banque de la Nouvelle-Ecosse dans l'Ouest et des autres qui pourront y être établies, des fonds que la banque d'Ottawa n'étaient pas en état de prêter aux clients dans le commerce et dans l'agriculture.

La chose à regretter dans cette amalgamation, c'est l'élimination du nom "banque d'Ottawa" que mon honorable ami a signalée. Nous serons tous d'accord, je crois, pour regretter qu'une vieille et digne institution, portant le nom de la capitale, disparaisse, mais au point de vue commercial et au point de vue d'intérêt public, il est bien évident que la situation bancaire a été renforcée et que l'on a trouvé des moyens qui n'existaient pas pour satisfaire les demandes des agriculteurs et des commerçants.

On doit juger la question sous un autre aspect. Les conditions du commerce international ont été grandement modifiées par la guerre. Pendant les hostilités, le Canada a développé énormément ses moyens de production et le rendement de ses industries. Nous devons aujourd'hui faire face à de grosses obligations dues à la guerre. Or, je crois qu'il est du devoir du Gouvernement et des citoyens d'augmenter autant que possible notre commerce d'exportation, aussi bien en matière de produits manufacturés qu'en produits agricoles. Pour cela il est nécessaire de faciliter les opérations de banque. On ne peut le faire qu'en établissant des succursales dans les principales grandes villes du monde ou dans les pays où nous désirons développer notre commerce d'exportation. Les petites banques ne peuvent pas établir de telles succursales. Les grandes banques peuvent en établir à Londres, à Paris, à New-York et à Chicago, et je crois même qu'elles en ont une ou deux maintenant en Asie.

L'hon. M. LEMIEUX: A Vladivostok.

L'hon. sir THOMAS WHITE: C'est cela, à Vladivostok. Or, une amalgation qui fait de deux banques une institution plus puissante que l'une ou l'autre d'entre elles, rend possible pour cette nouvelle banque l'établissement de succursales pour le commerce d'exportation qui ne pourraient pas être si facilement établies par l'une ou l'autre de ces deux banques séparément. Je crois que l'une des raisons qui pousse à amalgamer les banques, ce que l'on tend à faire non seulement au Canada, mais d'une manière bien plus prononcée en Grande-Bretagne, vient de la nécessité de fournir, pour des fins nationales, de solides institutions financières, capables de satisfaire aux besoins domestiques et aussi de faciliter le commerce. Depuis 1913, j'ai reçu, en ma qualité de ministre des Finances, plusieurs demandes d'amalgamations de banques. Dans certains cas, j'ai cru que cela était dans l'intérêt du public, et je n'ai pas hésité à donner mon consentement; je prétends que c'est mon devoir en vertu de la loi des banques. Dans d'autres cas, j'ai cru devoir, en vue des circonstances, refuser les demandes. Je dis que c'est la politique que je dois suivre comme mon successeur au ministère des Finances, lorsque se présente une demande d'amalgamation de banques. Le ministre des Finances doit juger la situation telle qu'elle existe, en tenant compte de la position des banques et des avantages que peuvent en retirer les directeurs, les actionnaires et le public. Il appartient surtout au ministre des Finanecs de veiller à l'intérêt public. S'il conclut qu'une amalgamation n'est pas dans l'intérêt public—il s'en présente comme cela—il doit refuser son consentement.

D'autre part, s'il lui semble évident que cette fusion loin d'être préjudiciable à l'in-

térêt public, s'inspire de cet intérêt, le ministre ne doit pas hésiter à y acquiescer.

Examinons les fusionnements de banques effectuées depuis quelques années jusqu'en 1911. Il est vrai, les fusions ont été moins fréquentes qu'elles ne le sont aujourd'hui, mais la tendance que j'ai mentionnée n'était pas aussi prononcée qu'aujourd'hui. Il y eut, toutefois, un certain nombre de ces fusions—je ne saurais donner de précisions à cet égard—qui furent sanctionnées durant cette période et cela à bon droit, à mon avis. Je ne sache pas que, par le passé, on ait soulevé de graves objections contre ces fusions de banques. Je ne me rappelle pas toutes les fusions effectuées depuis 1911, mais parmi celles qui ont eu lieu depuis deux ou trois ans figure la fusion de la Traders Bank de Toronto, avec la banque Royale. On a soulevé certaines objections à cette époque, mais l'opinion dominante c'est que la situation des banques a gagné à cette fusion et que l'intérêt public est mieux servi aujourd'hui qu'il ne l'était auparavant, parce que la banque Royale est une institution financière plus puissante que la Traders Bank. Si je ne me trompe, elle a exercé avec plus de satisfaction pour les clients et pour le public en général le commerce qui était autrefois géré par la Traders Bank.

L'an dernier, la banque de Montréal a fait l'acquisition de l'ancienne banque dite "British North America Bank". Dès 1912, les directeurs de cette dernière banque appelèrent mon attention sur la question. Les actionnaires de cette banque étaient des Anglais; les directeurs voulaient se fusionner avec la banque de Montréal. A ce moment, il ne me parut pas utile que cette fusion se réalisât. Après que la guerre eut éclaté, la situation financière ayant subi une profonde modification en Grande-Bretagne, on nous demanda encore une fois de permettre la fusion de la Bank of British North America avec la banque de Montréal. Eu égard au fait que les actionnaires étaient des Anglais, que le bureau de direction avait son siège d'affaires à Londres, que l'opinion générale dans cette ville approuvait la fusion, et que la banque de Montréal était une institution fort puissante; bref, comme il était évident que le changement projeté, loin d'être préjudiciable au public ne pourrait que tourner à son avantage, le Gouvernement, après mûre considération, décida sans difficulté qu'il devait y donner son acquiescement.

De même, la Northern Crown Bank, une institution de Winnipeg, fut acquise par la banque Royale. Cette fusion, je le sais, fortifia la situation financière. La Northern Crown Bank était une bonne petite banque, d'une force financière suffisante; mais elle manquait de facilité d'expansion, et son absorption par la banque Royale a été une excellente chose pour les actionnaires de la Northern Crown Bank et de la banque Royale et pour le public en général. Je ne sache pas que les clients de la Northern Crown Bank se plaignent de n'être pas aussi bien servi par la banque Royale qu'ils l'étaient par la Northern Crown Bank.

J'ai parlé de la récente fusion de la banque d'Ottawa avec la banque de la Nouvelle-Ecosse. Cette fusion s'est évidemment inspirée de l'intérêt public. Le Gouvernement aurait manqué à son devoir en refusant d'acquiescer à cette fusion, car de l'avis du ministre et du Gouvernement, il y avait lieu de le faire.

Pour l'édification de cette Chambre, je dirai que, bien que le statut impose au ministre le devoir de donner ou de refuser son acquiescement à la fusion, je soumets toujours la question au conseil, afin qu'il y ait pleine délibération, car je me rends compte que l'intérêt public est fortement en jeu en pareille matière.

J'ai par hasard dans ma poche une petite note que j'ai rédigée l'autre jour, après avoir lu un article du "Monetary Times" touchant la tendance à fusionner les banques en Grande-Bretagne. Depuis quelques années, un certain nombre de fusions de banque de premier ordre ont eu lieu en Angleterre et l'on a formulé les mêmes objections qu'on a soulevées ici. La question a été étudiée à fond par un comité. Ce comité constata qu'il n'y avait absolument rien à craindre de ce qu'on appelle un trust ou syndicat financier; car c'est l'objectif de ces banques de ne pas garder leurs valeurs en portefeuille, mais de les prêter; bref, de donner plus d'extension à leur commerce de banque. Ce n'est qu'en prêtant leur argent au public que ces banques peuvent réaliser des bénéfices. Une banque fusionnée ne fait pas rentrer toutes ses resssources pour les laisser improductives; son objectif c'est de les mettre en circulation et de les rendre productives de recettes. C'est précisément sur l'écart existant entre ce qu'elle paye pour son argent et ce qu'elle réalise sur ses opérations d'escompte qu'une banque bénéficie de profits qui tombent dans le gousset des actionnaires, une fois que tous les frais afférents à son commerce sont liquidés.

Le comité anglais a encore recommandé précisément de prendre la précaution que nous avons dans ce pays, c'est-à-dire que

le trésor donne son consentement. Si quelque honorable député est intéressé à voir jusqu'à quel point on a adopté ce principe en Angleterre, il sera surpris de constater l'énorme accumulation de capitaux qu'a produits la fusion des plus grandes compagnies anglaises. Au lieu d'envisager la fusion comme un désavantage, on la considère comme un avantage national, presque une nécessité nationale en vue du développement du commerce d'exportation.

Dans cette note que j'ai prise en lisant l'article en question, j'ai constaté qu'il y avait eu trois cents fusions de banques anglaises, dont plus de la moitié ont eu lieu dans les cinquante dernières années. Depuis 1891 le nombre des banques particulières anglaises est tombé, en Grande-Bretagne, de 38 à 7, et celui des banques par actions de 104 à 34, de sorte que le commerce de l'Angleterre, y compris celui de l'exportation, est financé par environ trente ou quarante banques. Les chiffres nous éclairent beaucoup. Quand nous constatons une tendance—plus qu'une tendance, une évolution—comme celle-là, nous devons admettre qu'il existe des motifs économiques très puissants pour justifier la fusion de ces banques et l'accumulation de ces masses énormes de capitaux; que ce n'est pas une question de directeurs particuliers qui désirent opérer la fusion de banques pour former un soi-disant trust de l'argent, mais que c'est un procédé naturel d'évolution pour faire face aux besoins de développer le commerce intérieur et celui de l'exportation.

Mon honorable ami a demandé sur quel principe le Gouvernement opère et quelle sera sa politique à l'avenir. Je lui répondrai que tant que la loi de la banque restera dans son état actuel, sans être modifiée par le Parlement, ce sera le devoir du ministre des Finances et du Gouvernement d'examiner chaque demande à son mérite, en tenant compte, non seulement de l'intérêt de ceux qui désirent la fusion, mais du public et de prendre une décision aussi équitable que possible pour permettre ou refuser la fusion. C'est le principe qui m'a dirigé dans l'accomplissement des devoirs que le Parlement m'a imposés en conformité de la loi de la banque, et s'il est un meilleur système que je pourrais adopter, il n'y a personne dans cette Chambre plus facile à convaincre que moi, parce qu'il ne s'agit pas d'une question où l'on puisse avoir un intérêt personnel, c'est simplement une manière de faire son devoir.

L'hon. M. LEMIEUX: Le ministre a-t-il reçu quelques protestations, spécialement des producteurs de blé de l'Ouest et des organisations de cultivateurs, contre les différents mergers qui ont eu lieu?

L'hon. sir THOMAS WHITE: De temps à autre, nous avons reçu des résolutions relatives au principe général des fusions de banques, et il se peut que nous ayons reçu quelques lettres à propos de quelques fusions qui ont eu lieu, mais, d'une façon générale, je ne me souviens d'aucune protestation contre les fusions de banques, sauf celles que j'ai vues dans les journaux. Dans ces cas, j'ai observé que si l'on soulève ordinairement d'assez fortes critiques aussitôt qu'on annonce une fusion de banques, en règle générale, quand les faits sont connus, quand il appert qu'on a tenu compte des intérêts des personnes intéressées et que l'intérêt public est sauvegardé, il n'y a plus de critiques. J'ai fait remarquer que le devoir imposé au ministre prête à la critique, mais, néanmoins, c'est son devoir, tant que la loi de la banque reste en l'état et en remplissant son devoir, il doit prendre la meilleure décision possible en tenant compte de l'intérêt public et d'autres considérations dont j'ai parlé. Bien que je ne pense pas qu'il y ait aucun document de quelque utilité pour mon honorable ami, s'il désire insister sur sa motion pour abtenir un relevé, je n'y ai aucune objection.

L'hon. M. LEMIEUX: Si mon honorable ami n'y voit aucune objection, je serais charmé d'obtenir les documents.

L'hon. M. FIELDING: Monsieur l'Orateur, la fusion de la banque de la Nouvelle-Ecosse et de la banque d'Ottawa est simplement, j'en suis bien persuadé, une question de sentiment, comme l'ont déclaré deux honorables députés qui m'ont précédé. C'est un sentiment que nous pouvons tous naturellement comprendre et respecter. Mais la question est plus large. Nous devons admettre qu'il existe dans tout le pays une impression très répandue qu'il y a danger de créer ce que l'on décrit sous le nom de trust de l'argent, et il y a de plus une opinion que cette fusion de banques tend à réaliser ce but. Je ne fais pas mention de cette situation pour l'approuver; je crois qu'on l'a beaucoup exagérée; mais le fait même qu'il existe dans tout le pays une telle situation alarmante, même si nous n'admettons pas tous qu'elle est justifiée, mérite la sérieuse considération de la Chambre et particulièrement du ministre des Finances. Si nous avons été prudents dans le passé dans l'octroi de ces privilèges de merger, le ministre se rend compte qu'il doit être plus prudent à l'avenir pour désarmer cette opinion qui existe.

En face du sentiment de malaise qui existe par tout le pays, à l'heure qu'il est, je serais disposé, afin de le désarmer,—sauf pour une unique raison que j'exposerai tout à l'heure—à proposer que le Président suspende le privilège qu'ont le ministre des Finances et le Gouvernement de permettre aux banques de se fusionner entre elles, de sorte que toute autre banque qui voudra fusionner avec une autre sera obligée de faire adopter une loi par le Parlement. Il y aurait beaucoup à dire en faveur d'une pareille politique et sa mise en vigueur tendrait à faire disparaître le malaise qui existe au pays. Il n'y a peut-être qu'une seule difficulté à surmonter en toute cette affaire, et c'est ceci: Je ne me souviens pas d'une fusion de banques ayant eu lieu, soit avec l'autoriastion de l'actuel ministre des Finances, soit avec celle de son prédécesseur, qui ait causé du tort à qui que ce soit. Je sais, au contraire, que dans quelques cas, la fusion de deux institutions financières a servi l'intérêt public. A l'heure qu'il est, toutefois, le Canada pourrait très bien se passer de ces fusionnements. L'agitateur, qui s'élève contre ce qu'il appelle les syndicats financiers, et qui dénonce les fusions des banques est en mesure d'étayer sa cause à première vue sur des raisonnements qui paraissent bien fondés. On comptait une trentaine de banques au pays il y a dix ans; nous n'en avons plus que dix-neuf à l'heure qu'il est. Cependant, bien que le nombre des banques canadiennes ait diminué, les ressources accumulées entre leurs mains ont considérablement augmenté; de là cette concentration énorme de capitaux entre les mains d'un petit nombre de citoyens dont on parle tant et qui constitue une cause d'inquiétude, au dire de beaucoup de gens. A l'époque où le Canada comptait trente banques, le capital autorisé de ces diverses institutions s'élevait au chiffre total de 14 millions de piastres; il est aujourd'hui de 182 millions avec dix-neuf banques seulement. Lorsque nous avions trente banques, le capital versé était de 97 millions; les dix-neuf banques existant au Canada à l'heure qu'il est ont un capital versé de 110 millions. Autrefois, le montant total des dépôts dans nos trente banques canadiennes s'élevait à 835 millions; aujourd'hui, le total des dépôts dans nos dix-neuf institutions existantes a plus que doublé. Ces chiffres établissent donc hors de tout doute qu'il y a une concentration de capitaux entre les mains de quelques institutions financières. Il existe à l'étranger un sentiment dont nous devrions tenir compte; c'est-à-dire que l'on redoute de voir des capitaux canadiens concentrés entre les mains de deux ou trois groupes d'hommes d'affaires à Toronto ou à Montréal.

Le grand danger que je vois, cependant, si le Parlement abrogeait la disposition de la loi qui confère au ministre des Finances le pouvoir d'approuver le fusionnement de deux banques, c'est qu'il peut se produire un cas, bien que la chose arrive très rarement, où la fusion de deux institutions soit absolument nécessaire. A la suite de quelque malheur ou de circonstances indépendantes des administrateurs, mais qui surgissent parfois dans le cours des affaires, il peut se faire qu'une banque se trouve à un moment donné en mauvaise posture financière, et prévoit qu'au lieu de s'améliorer, la situation ira toujours de mal en pis. Il est indiscutable que dans un cas de cette nature les intérêts des autres banques, de la finance et du commerce et de l'industrie exigent qu'une institution plus puissante soit autorisée à entrer en scène, et à fusionner avec la banque dont les affaires périclitent, afin de la remettre en bonne posture. De pareils cas se sont produits dans le passé. Je suis donc d'avis que l'assistance voulue ne pourrait être fournie à temps, si le Gouvernement et le ministre des Finances n'étaient pas autorisés à permettre le fusionnement des banques. Il pourrait se produire des cas où il serait impossible d'agir avec toute la promptitude voulue, si l'intervention du Parlement était nécessaire. N'était cette raison, il serait peut-être désirable que le ministre des Finances consente à la suspension du privilège qu'il détient en considération du sentiment très prononcé qui se fait jour par tout le pays sur cette question. Dans l'intention d'ajouter un nouvel obstacle au fusionnement des banques, on a apporté à la loi des manques une modification qui, à mon sens, est d'une nature suspecte. Autrefois, le fusionnement de deux banques ne pouvait s'effectuer qu'avec l'assentiment du conseil de la trésorerie et du cabinet; nous pouvons considérer que ces deux corps ne forment qu'un tout dans la pratique, puisque le conseil de la trésorerie constitue purement et simplement un grand comité du Gouvernement.

Le ministre des Finances a déposé un amendement d'après lequel une banque sera obligée d'obtenir son assentiment. Je suis convaincu qu'il y a eu l'intention d'imposer un obstacle de plus à la fusion des banques. La nouvelle disposition, toutefois, peut donner lieu à l'observation qu'elle fait naître la présomption que le ministre et le Gouvernement constituent deux associations diffé-

rentes. Cette modification est de nature à faire croire que vous adressez votre demande au ministre qui en décide d'après son jugement. Or, si vous n'êtes pas satisfait de sa décision, vous pouvez en appeler au Gouvernement. En théorie, c'est très bien, mais dans la pratique le ministre et le Gouvernement ne forment qu'un tout. Du moment que le ministre des Finances a approuvé le fusionnement de deux banques, il serait ridicule pour ainsi dire que quelqu'un demande au Gouverneur en conseil d'infirmer la décision du ministre. Je suis convaincu que cette modification a été effectuée avec les meilleures intentions. Le ministre des Finances, toutefois, pourrait se trouver dans une situation fort embarrassante, si le Gouvernement renversait sa décision après qu'il aurait autorisé la fusion de deux banques. Cependant, c'est là une situation qui ne se produira jamais, dans la pratique. Je suis donc d'avis que le Parlement devrait tenter un effort pour faire disparaître le sentiment qui existe chez certaines gens contre le fusionnement des banques.

Pour ma part, j'approuve sans hésiter les fusionnments qui ont eu lieu. Je ne connais aucune fusion qui ait été préjudiciable, et j'en connais quelques-unes qui ont fait du bien. Tout ce que je me soucie de dire —et j'espère que le ministre des Finances acceptera mes paroles dans le même esprit que celui dans lequel je les prononce—c'est que, tenant compte du sentiment qui, à n'en pas douter, règne à ce sujet dans tout le pays, le ministre devrait nous donner l'assurance que, s'il a agi avec circonspection jusqu'à présent, il agira à l'avenir avec plus de circonspection encore et verra à s'assurer que nul motif sérieux n'existe d'appréhender la formation d'un trust de l'argent.

Quand le ministre parle de la nécessité d'établir nos banques sur les bases solides afin de soutenir non seulement les affaires croissantes de notre pays, mais encore celles que nous faisons avec l'extérieur et que le nouvel ordre de choses va, nous l'espérons, accroître davantage, je suis parfaitement d'accord avec lui. Ce qu'a dit mon honorable ami touchant les fusions en Angleterre est parfaitement vrai, vrai à un plus haut degré que de tout ce qui a eu lieu ici. C'est aujourd'hui seulement que la situation en Angleterre est devenue ce qu'elle est au Canada depuis plusieurs années. Jusqu'à ces temps derniers, le droit des banques à se fusionner, en Angleterre, n'avait jamais été mis en question, et, quand ce droit leur fut contesté, tout ce que l'on proposa comme remède ce fut que l'on obtint d'abord l'assentiment de la trésorerie. C'est là, au reste et depuis plusieurs années, une loi du Canada. Tout en me rendant compte du sentiment qui existe à cet égard dans le pays, je ne laisse pas de croire, comme je le disais tout à l'heure, que de telles fusions ont été jusqu'ici parfaitement inoffensives et, je serais d'avis qu'on laissât le ministre des Finances libre de consentir aux quelques rares fusionnements qui pourront lui être soumis.

M. CAHILL: Les remarques du premier ministre intérimaire me font penser qu'il donne son consentement à une fusion dans les cas où il considère qu'il y va de l'intérêt des déposants, des actionnaires, des emprunteurs et du public en général.

Dans cette affaire de la banque d'Ottawa et de la banque de la Nouvelle-Ecosse, je crois que l'on a tenu compte surtout des actionnaires, sans le moindre souci des déposants, des emprunteurs ou du public en général. Cette dernière fusion n'avance aucunement les affaires des déposants et elle va à l'encontre des intérêts de l'emprunteur et du public en général. Si la banque d'Ottawa recueillait dans la région plus d'argent qu'elle n'est capable d'en prêter sur les lieux, la conséquence nécessaire serait d'assurer à l'emprunteur de la région des avances à meilleur compte. L'offre excéderait la demande, et la banque naturellement prêterait cet argent aux populations de la vallée de l'Outaouais à meilleur marché que si elle avait le droit de porter cet argent à Montréal, à Toronto ou autre grande ville pour le prêter là aux grandes compagnies. Cette fusion est donc préjudiciable aux emprunteurs de la vallée de l'Outaouais comme c'est le cas de toute autre fusion qui toujours tourne au préjudice de l'emprunteur local. Notre présent système de banque est nuisible aux populations du Canada de l'ouest, puisque l'argent commande là-bas 7 ou 8 p. 100, au lieu que, dans l'Est, ce n'est que 5 ou 6 p. 100. Sous le régime actuel, l'argent est recueilli par les succursales et il est transmis au bureau principal. Il est presque impossible dans l'Ouest à qui veut emprunter cent mille dollars pour une affaire quelconque, d'obtenir ce qu'il veut autrement que de s'adresser au bureau principal. Il se rend d'abord chez le gérant de l'endroit, ensuite chez l'inspecteur de la région et finalement au bureau principal. Aussi, toutes ces fusions ont pour effet d'accroître les embarras du petit emprunteur. Il a moins de banques auxquelles s'adresser et l'argent se

concentre dans les grandes villes. Le bureau principal de presque toutes les banques est à Montréal ou à Toronto. L'élimination de la banque d'Ottawa, de la banque de l'Amérique britannique du Nord et de la Northern Crown Bank, avec la concentration avec leurs fonds dans ces deux villes, augmente la difficulté que l'on éprouve à faire les emprunts qu'il faut pour soutenir dans tout le pays des entreprises de diverses sortes. Le système américain des crédits locaux semble avoir fonctionné avec beaucoup plus d'avantage que notre système de succursales. Avec un capital de cinq à dix millions de dollars une banque chez nous aura cent ou peut-être cent cinquante succursales disséminées un peu partout dans le pays, et les gérants de ces succursales ne sont que de simples agents employés à recueillir des fonds. Ils ne sont pas en position de faire des avances qui dépasseraient cinq cent ou mille dollars, sauf dans des cas exceptionnels où ils iront jusqu'à 2,000 piastres, ou même, dans des cas extrêmement rares, 5,000 piastres.

Toute fusion de banques supprime le contact personnel entre le commerçant qui emprunte et le centre de la banque. Au lieu de tendre à nous assurer le commerce extérieur auquel chacun aspire, mais que j'ai bien peu d'espoir de voir venir à nous, on laisse les banques se fusionner, et l'argent qui pourrait servir à l'exploitation d'industries locales dans les lieux retirés prend le chemin des grands centres, où la banque en fait son profit sous forme d'intérêt.

Il est plutôt nuisible qu'avantageux que les banques envoient leur argent à New-York pour fin de prêts remboursables à demande. Ces fusions ne sont pas de nature à faire régner en Canada un état de choses satisfaisant.

M. NESBITT: Mon honorable ami (M. Cahill) citant les Etats-Unis comme exemple, a dit que leur système de banque vaut mieux que le nôtre. Je ne crois pas qu'il en soit ainsi, parce qu'aux Etats-Unis, il a fallu ouvrir des banques de réescompte afin de répondre aux exigences des affaires comme il fallait. Il est absolument impossible à une petite banque d'avoir un compte considérable. Il est vrai, cependant, que les succursales des banques canadiennes recueillent des dépôts, mais l'argent qu'ils représentent est prêté par elles sur bonnes garanties. D'après les rapports des banques, le montant des prêts remboursables à demande, aux Etats-Unis, est bien rarement égal au montant des dépôts, si jamais il l'est. On ne saurait donc taxer les banques d'égoisme à ce sujet. De fait, on n'est induit à prêter à 2 ou 3 p. 100 à New-York—tel est le taux normal, mais il s'est élevé récemment jusqu'à six—que parce que l'argent peut être remboursé à demande.

M. CAHILL: Pouvait-on exiger le remboursement à demande en 1907?

M. NESBITT: Oui.

M. CAHILL: Il était impossible de l'obtenir.

M. NESBITT: Impossible de l'obtenir en argent. Mais l'argent n'est qu'une forme d'actif; de fait, s'il est retenu là, c'est surtout parce qu'on peut en obtenir le remboursement immédiatement. A l'état de choses qui régnait en 1907 est due, en grande partie, l'organisation de banques de réescompte ou de réserve aux Etats-Unis. Nos banques et leurs différentes succursales établies dans tout le pays, servent beaucoup à des fins comme celle-là.

M. McCREA: Monsieur l'Orateur, j'ai cherché à parler hier de la situation des banques, mais on m'en a empêché. Je me demande si l'on va me le permettre aujourd'hui. En tout cas, je vais tâcher de me reprendre, et si j'enfreins le règlement, vous me rappellerez à l'ordre. Hier, je disais que les banquiers et les capitalistes de ce pays font plus d'argent avec le peuple, que ses moyens ne lui permettent de leur en faire faire. Qu'on emploie, pour les qualifier, le mot "fusion" ou tout autre mot, je pense que les intérêts des banquiers ont une forte tendance à se fusionner. Je vais prouver ma proposition et, à cette fin, je diviserai les intérêts de ce pays en quatre groupes, savoir: (1) les intérêts des cultivateurs; (2) les intérêts des compagnies de transport par terre et par eau; (3) les intérêts des manufacturiers de toutes classes; (4) les intérêts des banquiers. Je veux parler, ici, de l'état de choses qui régnait avant la guerre. N'étant plus aujourd'hui dans des conditions normales, il est difficile de dire qui fait trop d'argent et qui en fait trop peu. En se basant sur les conditions normales et sur l'analyse des rapports, on voit qu'en somme, l'industrie du voiturage n'a pas donné 5 p. 100 sur le capital placé. Dans bien des cas elle n'a pas payé de dividendes. Quant aux manufacturiers, plusieurs ont suspendu le paiement des dividendes, même sur les actions privilégiées. Pour ce qui est des cultivateurs, déduction faite du coût de la vie, ils ne réalisent pas 5 p. 100, eux non plus, sur leur capital placé. Par contre, peu de banques ont fait faillite, et celles qui se sont maintenues ont payé des dividendes et

les ont payés promptement depuis le début de leurs opérations jusqu'à présent. En Canada, il n'y a pas de banques qui paient moins de 8 p. 100 de dividende, et il y en a même qui paient jusqu'à seize p. 100, comme la banque de la Nouvelle-Ecosse, par exemple. Ni l'agriculture ni l'industrie manufacturière ne paient des dividendes si élevés par rapport au capital placé.

L'hon. sir THOMAS WHITE: Seize pour cent, dit mon honorable ami?

M. McCREA: Oui, la banque de la Nouvelle-Ecosse paie 16 p. 100.

L'hon. sir THOMAS WHITE: Mon honorable ami tient-il compte des réserves comme du capital?

M. McCREA: J'arrive à ce point. Je suis heureux que l'honorable ministre me le signale, car j'aurais pu l'oublier. Si l'on dit aux banques qu'elles paient de forts dividendes, elles nous répondent: "Voyez notre excédent, voyez nos réserves." C'est très bien, mais d'où viennent ces excédents et ces réserves? Ils viennent du peuple qui fait affaire avec les banques, et celles-ci après avoir payé de bons dividendes, promptement et à temps, ont accumulé ces réserves et ces excédents à même l'argent que le peuple leur a fait faire.

C'est de là que provient cet argent.

L'hon. sir THOMAS WHITE: L'honorable député sait-il que la banque qu'il a mentionnée a émis de nouvelles actions à prime et que les actionnaires se trouvent à avoir payé plus que le pair pour leurs actions?

M. McCREA: C'est vrai, mais les premières actions n'ont pas été émises à prime. Il est vrai aussi que la banque a augmenté son capital à plusieurs reprises et que les actions représentant ce capital augmenté ont été achetées à un prix plus élevé Pourquoi? Que le Nord-Canadien ou toute autre compagnie du chemin de fer, incapable de payer un dividende, émette de nouvelles actions et vous verrez si elle pourra les vendre à prime. Les nouvelles actions émises par les banques font prime parce que ces institutions ont d'énormes réserves pour fortifier leur crédit. C'est parce qu'elles sont prospères et qu'elles ont des réserves que leurs actions valent plus que le pair. Vous pourriez croire, monsieur l'Orateur, que j'en veux aux banques. Pas du tout. Je fais affaire avec les banques depuis plus de quarante ans et j'en ai toujours obtenu l'argent que j'ai demandé ou dont j'avais besoin. Personnellement je n'ai pas à me plaindre.

L'hon. sir THOMAS WHITE: Comment vous y êtes-vous pris?

M. McCREA: Je dis ce que je crois être dans l'intérêt du pays. Tout le monde est intéressé à ce que nos banques soient établies sur des bases solides. Je crois aussi qu'il est très avantageux pour les gros capitalistes et les grandes institutions d'avoir des banques qui leur ouvrent de forts crédits et leur avancent des sommes considérables. Mais je considère aussi qu'il n'est ni dans l'intérêt des banques ni dans l'intérêt des clients d'ouvrir des crédits dans une infinité de petites banques. Mais il y a un autre côté à cette question. Les grandes banques que nous avons aujourd'hui ont leur bureau principal à Toronto, à Montréal ou dans d'autres grandes villes. Si quelqu'un, dans une localité éloignée, a besoin d'un peu d'argent, il doit s'adresser au gérant de la banque locale; ce gérant communique la demande au gérant du district qui, à son tour, s'adresse au bureau principal. Le client qui a besoin de son argent peut mourir de faim avant que la réponse arrive du bureau central.

Bien qu'il soit dans l'intérêt du pays d'avoir des banques solides, capables d'avancer toutes les sommes qui leur sont demandées, je considère que nous devons avoir aussi de plus petites institutions dans l'intérêt de la masse de la population. Si, dans une petite ville, il existe une banque dont les directeurs habitent la région, quand un cultivateur ou un autre client peu fortuné, demandent un léger crédit ils peuvent voir ces directeurs et s'entendre avec eux; mais ils ne pourraient pas faire des centaines de milles pour rencontrer les dirceteurs d'une grande banque et en obtenir l'argent qu'ils désirent et qu'ils ont droit d'avoir. Je n'approuve pas entièrement le système de banque américain, mais dans presque toutes les villes américaines il y a de petites banques. Les directeurs de ces institutions sont intéressées dans toutes ces industries et si un de ces derniers a besoin d'argent, il va voir les directeurs, il leur explique son affaire et il obtient l'aide dont il a besoin et qu'il ne pourrait pas avoir autrement.

Personne ne voudra nier qu'il existe de la part de nos grandes institutions financières une tendance à ne faire que de grandes affaires. Elle ne tiennent guère à la clientèle des petits cultivateurs et je crois qu'un pareil état de choses n'est pas dans l'intérêt du pays et ne contribuera pas à l'expansion que nous nous efforçons de provoquer.

Si le ministre des Finances étudie la question attentivement et tient compte des sommes que les banques obtiennent des contribuables de ce pays, il se convaincra qu'elles tendent toutes vers la coalition.

J'ai eu connaissance de plusieurs opérations qui m'ont confirmé dans cette manière de voir. Le petit client doit se montrer très conciliant et très coulant envers sa banque, s'il ne veut pas avoir à s'en repentir.

Je considère comme un grand avantage d'avoir des succursales dans les différentes parties du pays et aussi en Europe, pour les besoins du commerce d'exportation. Nous devons également encourager les petites banques et ne pas trop favoriser le fusionnement, si nous ne voulons pas que nos institutions financières soient monopolisées par un petit nombre.

Les grands intérêts monétaires de ce pays, me dit-on, sont sous la dépendance de dix-neuf banques seulement. Je me demande si ces banques n'étendent pas leur domination un peu plus loin. Je suis plutôt porté à croire que les financiers ont une fois ou deux pris le ministère à la gorge et lui ont presque dicté sa conduite. Des événements qui ne sont pas tout récents servent à indiquer que des transactions faites en ces dernières années par le ministère ont eu un autre mobile que le désir sincère de favoriser l'intérêt national. Je ne suis pas en mesure de porter une accusation directe à ce sujet; aussi je m'en abstiens.

En terminant, laissez-moi exprimer de nouveau la conviction que les cultivateurs et les négociants des parties lointaines du Canada seraient mieux servis qu'ils le sont actuellement, s'il y avait quelques petites banques en différents endroits plutôt qu'une concentration des opérations de banque dans les grands centres, où les puissances bancaires ne recherchent que les gros comptes et ne se soucient guère des modestes clients.

M. EDWARDS: Je ne saurais espérer que mon apport à un débat de ce genre sera considérable, car je n'ai jamais eu l'heur d'être en état de faire beaucoup d'opérations de banque. Toutefois, j'ai quelque chose à proposer et je ne prendrai qu'un instant ou deux pour faire connaître mon avis. On nous dit souvent que l'agriculture est l'industrie fondamentale de ce pays; néanmoins, je crois dire vrai en déclarant que la classe agricole est et a été l'objet de moins d'égards de la part des banques canadiennes que tout autre groupe de la population. En ce qui concerne les cultivateurs les succursales des banques dans les petites villes et les villages ne sont ni plus ni moins que des bureaux de perception établis pour recevoir l'argent et la transmettre aux centres populeux. Lorsque le cultivateur veut obtenir un prêt, la somme qu'il peut recevoir à la succursale de l'endroit est fixée par une personne de Toronto,de Montréal ou d'une autre grande ville. Il peut être en état de donner les meilleures garanties au monde, disons, pour un prêt de $60,000, mais la succursale du voisinage est empêchée par le bureau principal de lui avancer plus que $5,000, et s'il désire une plus forte somme, une demande spéciale doit être adressée au siège social pour savoir s'il permettra à la succursale de faire le prêt demandé. Même, lorsque la requête du cultivateur est agréée, on exige un intérêt élevé. Il y a donc lieu de dire que les succursales régionales ne sont ni plus ni moins que des bureaux de perception, établis pour recevoir l'argent de la population agricole, et que les cultivateurs n'obtiennent pas le crédit auquel ils ont droit, si l'on songe à la somme d'argent qu'ils confient à ces banques.

Il y a deux ans environ, le gouvernement des Etats-Unis a établi en différents endroits du territoire un réseau de banques agricoles qui prêtaient de l'argent aux cultivateurs à un taux modéré d'intérêt. Mon idée est que le moment est bien choisi pour que le Gouvernement, et principalement le ministère des Finances, étudient la question avec soin et s'assurent s'ils ne pourraient adopter un moyen, grâce auquel le cultivateur obtiendrait de l'argent pour ses affaires sans être tenu de payer douze, quatorze ou quinze pour cent d'intérêt.

L'hon. M. LEMIEUX: Où prend-on le capital?

M. EDWARDS: Il est fourni au commencement par l'Etat, et l'argent est prêté aux cultivateurs à un faible taux d'intérêt. Le gouvernement canadien a déjà adopté cette pratique dans une certaine mesure en avançant jusqu'à $2,500 au soldat de retour qui désire s'établir sur une terre, et en prenant comme garantie une première hypothèque sur la terre et en n'exigeant que 5 p. 100 d'intérêt. Il a ainsi reconnu un principe qu'il faudrait étendre, à mon avis, afin que la population agricole puisse en profiter davantage.

M. LALOR: Je ne puis laisser se terminer ce débat sans faire quelques observations dans l'intérêt des banques. Les habitants du Canada doivent être fiers de notre

système de banque qui vaut beaucoup mieux que celui des Etats-Unis. Dans le pays voisin, plusieurs personnes habitant un endroit peuvent se grouper et avec une mise de fonds vraiment minime, ne dépassant probablement pas dix à ving mille dollars, fonder une banque. Des gens qui ont fait l'expérience de ce système me disent que de telles banques sont vraiment des institutions bien pauvres pour prêter de l'argent.

Leur capital est faible et leur administration très serrée; c'est pourquoi on n'y trouve pas ce pouvoir d'emprunt dont nous jouissons en ce pays. L'honorable député de Sherbrooke (M. McCrea), et celui de Frontenac (M. Edwards) ont parlé de la difficulté à obtenir crédit des banques. Je demeure dans une petite ville, située dans une région rurale du pays où fonctionnent trois banques: je n'y ai jamais éprouvé cette difficulté, dont parlent ces honorables députés, à emprunter d'elles de l'argent. Un cultivateur dont le crédit est bon, qui désire emprunter quelques centaines de dollars de sa banque locale, peut le faire, dans ma région du moins (et cela s'applique aussi bien, je pense, aux autres régions du pays), sans avoir besoin de faire endosser sa demande par le bureau principal. Quiconque le désire peut, je crois, emprunter dans sa localité en raison de la valeur de son crédit. Le gérant de la succursale a plein pouvoir de lui accorder cet avantage.

Nous devrions avoir en ce pays de solides établissements de banques. De fait, nous en avons. Le Parlement et le ministre des Finances devraient s'efforcer de les affermir de plus en plus tant qu'ils pourront, pour que la population puisse y déposer en tout repos. Quand une banque moins forte ouvre une succursale dans la ville principale d'une région rurale—je parle par ma propre expérience—le public ne lui confie pas ses dépôts; il ne reconnaît pas en elle une institution financière solide. Le montant des dépôts est alors très faible, à la vérité; la population va porter son argent aux banques plus fortes et mieux établies.

Le député de Sherbrooke (M. McCrea) est comme moi un manufacturier. Il a donc dû, je présume, faire une expérience du même genre.

De mon côté, je n'hésite aucunement à dire que je suis redevable aux banques de ce pays des quelques succès que j'ai eus; elles m'ont prêté de l'argent à des époques où ma situation n'était guère assez forte pour le permettre. Mais les banquiers tiennent compte du caractère de l'emprunteur, de sa compétence dans les affaires; et ils ont raison, je pense, car ces choses-là sont réellement un capital. Dans les premiers temps, peut-être, j'essayais d'emprunter plus d'argent que ne le toléraient les banques; mais à tout prendre, les banques ont été cause de ma réussite, comme de celle de tous les hommes d'affaires du pays, parce qu'elles ont prêté généreusement, et souvent plus qu'il ne faut, pour que le commerce du pays fût florissant. J'affirme que nous avons une grande dette envers notre système de banques. Aucun manufacturier ou cultivateur, j'en suis convaincu, ne saurait éprouver de difficulté à emprunter de l'argent, au montant convenable, pour la réussite de son entreprise, s'il a pour soutenir sa demande, ce capital absolument nécessaire: la rectitude du caractère et la sagesse d'administration. Je le répète, monsieur l'Orateur, je suis un ardent défenseur des banques. J'ai bonne raison de l'être; je suis fier d'elles; notre système de banques est de nature à nous faire honneur.

(La motion est adoptée.)

NOTRE COMMERCE AVEC LA FRANCE.

L'hon. M. LEMIEUX propose une résolution ainsi conçue:

La Chambre est d'avis que des mesures appropriées doivent être prises pour encourager et étendre nos relations commerciales avec la France.

L'hon. M. LEMIEUX: Monsieur l'Oraetur, à la prière de mon honorable ami le ministre intérimaire du Commerce et de l'Industrie, je vais rayer cette motion, parce que je pourrai parler de ce sujet à l'occasion de la discussion des subsides pour étudier les crédits du Commerce et de l'Industrie. Je la laisse donc tomber avec l'entente. . . .

L'hon. M. MACLEAN (ministre intérimaire du Commerce et de l'Industrie): J'ai voulu dire qu'à l'étude du budget relatif aux matières commerciales, l'honorable député aurait l'occasion de présenter ce qui fait l'objet de sa motion.

(La motion est retirée).

DEMANDE DE DOCUMENTS.

Par M. DUFF:

Copie de tous documents, lettres, télégrammes et recommandations relatifs à la nomination d'un gardien du phare de l'île Free-Stone, comté de Richmond, Nouvelle-Ecosse, pendant l'année 1918.

La Chambre a ordonné, sans débat, le dépôt de ces documents.

L'ADMINISTRATION DU CORPS EXPÉDITIONNAIRE EN EUROPE.

L'hon. M. LEMIEUX propose l'ajournement, dans le but de discuter une question urgente d'intérêt public, à savoir: les graves accusations portées par le brigadier général Smart et le lieutenant-colonel Pratt contre l'administration du ministère de la Milice d'outre-mer.

M. l'ORATEUR: Au sujet de cette motion, je dirai qu'hier l'honorable député de Maisonneuve (M. Lemieux) m'a consulté pour savoir s'il aurait le droit de faire cette proposition. Je lui ai dit qu'à première vue, je croyais que l'article 39 des règles de la Chambre ne pouvait pas s'appliquer à une motion de ce genre. J'ai eu l'occasion d'examiner plus attentivement la chose depuis, et j'en suis arrivé à cette conclusion. D'abord les sujets à étudier seraient les graves accusations portées par le brigadier général Smart et le lieutenant colonel Pratt. Le paragraphe b de la règle 39 dit que l'on ne peut pas discuter plus d'un sujet sur la même motion. De sorte que la motion, en contenant plusieurs, n'est pas régulière d'après le paragraphe b. D'autre part, si l'on prétend que ce sont les sujets mêmes et non les soi-disant accusations faites par ces deux personnes qu'il s'agit de discuter, je dirai qu'ils couvrent un vaste terrain; en effet ils touchent des événements qui datent de l'année 1916, de sorte que l'on ne peut pas plaider urgence. On a toujours prétendu que cette règle ne s'appliquait qu'aux cas ayant une importance urgente pour le public, et les décisions rendues non seulement dans cette Chambre, mais plus particulièrement à la Chambre anglaise qui a une règle semblable, exigent que l'événement soit de récente date. La règle elle-même était destinée à régir les cas d'extrême urgence qui ne pouvaient pas être discutés en raison de l'inélasticité des règles de la Chambre, et l'on en permettait ainsi la discussion ce qui n'aurait pu se faire autrement. Mais je dois faire remarquer, comme je l'ai dit à l'honorable député qui a proposé cette motion hier, qu'il aurait eu l'occasion de discuter la question hier, lorsqu'il a été proposé de se réunir en comité des subsides. Cette proposition a été faite une heure ou deux après qu'il m'eût parlé, et il me semble que la circonstance seule l'empêche de plaider urgence dans le sens de la règle.

Il y a un autre point que je voudrais signaler. Il s'agit de savoir jusqu'à quel point nous avons le droit ou réellement le devoir de nous occuper ici des comptes rendus de la presse sur des sujets qui ont été discutés dans d'autres législatures. Si nous commençons à empiéter sur le terrain les uns des autres, où chacun y est souverain, cela soulèvera forcément des complications et des difficultés constitutionnelles sans fin

Il est bien vrai que ces accusations, comme on les appelle, ont été publiées dans les journaux et que l'on peut alors prétendre qu'en les discutant sur la proposition de l'honorable député, nous traiterions non pas une question qui aurait été discutée préalablement dans une autre législature, mais une nouvelle courante dans les journaux du pays. Mais si nous pouvions passer outre la règle défendant de discuter des questions qui ont été soulevées dans une autre assemblée légilsative, simplement parce qu'elles ont été publiées subséquemment dans les journaux, alors nous ferions aussi bien d'abandonner la restriction, car toutes délibérations des législatures sont rendues subséquemment publiques par les journaux. Par conséquent, il me semble qu'a tous les points de vue—parce qu'elle n'est pas urgente et qu'elle ne concerne pas un événement récent—la motion n'est pas conforme à l'esprit ni à la lettre de la règle 39. A mon avis l'honorable député n'a pas le droit de la présenter, et c'est dans ce sens que je décide.

L'hon. M. LEMIEUX: Monsieur l'Orateur, puis-je, sans contester votre décision, dire quelques mots en réponse à ce qui a été dit?

M. l'ORATEUR: Sous la forme d'une objection?

L'hon. M. LEMIEUX: Oui. D'abord, je dois dire que je me soumets humblement à votre décision. Mais j'ajouterai que la raison pour lequelle je n'ai pas présenté cette motion hier, quand la Chambre s'est réunie en comité des subsides, c'était parce que quelques heures avant, j'avais averti le ministre de la Milice (le major général Mewburn) que je soulèverais la question aujourd'hui. De sorte que c'est par courtoisie pour le ministre de la Milice que j'ai attendu jusqu'à ce moment-ci, et non pas parce que je ne voulais pas soulever la question hier, en nous réunissant en comité des subsides. Si vous m'aviez demandé pourquoi je n'avais pas insisté hier, je vous aurais dit, monsieur l'Orateur, ce que je dis maintenant.

Le second point est au sujet de l'urgence. Je ne sais pas comment interpréter le sens du mot "urgence". La signification en est-elle la même en anglais qu'en français? Sans vouloir parler des accusations concer-

nant le rapport Bruce ou le rapport Babtie qui sont mentionnées dans les déclarations du brigadier général Smart et du lieutenant colonel Pratt, puis-je faire remarquer que dans le cas des émeutes de Rhyl, qui ont eu lieu il y a quelques jours, un verdict a été rendu tout à l'heure et que ce verdict est critiqué par toute la presse du Canada? J'ajouterai que tout en me soumettant à votre décision, je discute l'objection. Les troubles de Rhyl sont, à mon avis, une question d'une importance urgente pour la nation canadienne, pour les soldats, leurs parents et leurs familles.

Quand nos gars se font tuer, non pas sur le front de guerre, mais dans les camps ; quand nos jeunes gens sont dans les prisons, nous avons droit de savoir la raison d'être de cet état de choses et de prétendre qu'une enquête est d'urgence absolue; car telle aurait été la conclusion de mes observations, si on m'eût permis de les formuler cet après-midi.

Votre Honneur affirme que puisque les accusations en question ont été portées devant des assemblées législatives autres que la Chambre des communes, à savoir, devant les législatures de Québec et d'Ontario, cette Chambre n'en devrait pas prendre connaissance.

Je m'incline devant votre jugement à cet égard, mais telle n'est pas la question.

Ce que, sur quoi j'appelle l'attention, c'est que le brigadier général Smart a donné une interview aux journaux de Montréal et avant-hier, il a adressé au "Citizen" d'Ottawa une longue lettre où figurent des accusations spécifiques. Je n'ai pas l'intention, cet après-midi, de commenter le discours que cet officier général a prononcé devant l'Assemblée législative de Québec. La même observation s'applique au lieutenant-colonel Pratt. Le lieutenant-colonel Pratt a porté de très graves accusations devant l'assemblée législative à Toronto, mais en outre, il a formulé des accusations fort catégoriques—, à son arrivée à Halifax. J'ai lu son interview et j'allais la commenter.

Quant à l'autre point, à savoir qu'en pareille circonstance, la motion ne doit traiter que d'une question urgente d'intérêt public, l'article du règlement porte :

> Une motion d'ajournement (excepté lorsqu'elle est faite en vue de discuter une question déterminée et d'une importance publique urgente) est toujours dans l'ordre, mais il ne peut être présenté une deuxième motion ayant le même objet avant que la Chambre ait fait un pas dans ses procédures.

Et ainsi de suite. L'article 39, paragraphe 2, dit :

> Pour la présentation d'une motion d'ajournement qui a pour objet la discussion d'une question déterminée et d'une importance publique urgente, il faut que permission en soit demandée après l'expédition des opérations quotidiennes (règle 25) et avant que la Chambre ait passé aux avis de motions ou aux ordres du jour.

L'avis exprimé par Votre Honneur, c'est que la motion ne doit traiter que d'une question urgente d'intérêt public. Or, ce pourrait être une question collective.

—Je me proposais de. . . .

L'hon. sir THOMAS WHITE: Pourrais-je poser la question de règlement? Mon honorable ami est-il dans la question, en discutant la décision de monsieur l'Orateur ?

M. l'ORATEUR: J'ai donné à l'honorable député, la permission de discuter la question de règlement.

L'hon. sir THOMAS WHITE: Je tiens seulement à présenter la question de règlement, pour notre édification. Je n'ai aucune objection à faire valoir.

M. l'ORATEUR: Strictement parlant, l'honorable député ne révoque pas ma décision en doute jusqu'au point de protester contre ce que j'ai décidé. Si je ne me trompe, il se borne à discuter la question de règlement. Je l'ai autorisé à le faire, mais il me semble qu'il prend ses franches coudées dans sa discussion de la question de règlement.

L'hon. M. LEMIEUX: J'espère que le premier ministre intérimaire ne pense pas que je manque de courtoisie envers le président de la Chambre.

L'hon. sir THOMAS WHITE: J'avais l'impression que mon honorable ami discutait sa motion, sous prétexte de discuter la question de règlement, et je voudrais avoir l'occasion de lui donner la réplique.

L'hon. M. LEMIEUX: Je ne pousse pas le machiavélisme jusque-là. J'ai fait une motion d'ajournement, appuyée sur l'article 39 du règlement, et monsieur l'Orateur a déclaré cette motion, contraire au règlement, en motivant sa décision. Je me suis incliné devant votre décision, monsieur l'Orateur, mais Votre Honneur a présenté certaines observations à l'appui de sa décision, et encore que je défère à ce jugement, je veux qu'il soit entendu que je ne souscris pas aux raisons qui le motivent. Mais je ne voudrais pas me rendre le moindrement désagréable. Monsieur l'Orateur fait invariablement preuve de tant de courtoisie que je m'abstiens de toute autre ob-

servation, sauf à ajouter qu'en présentant ma motion, j'ai agi en toute sincérité et que, si je l'ai soumise, c'est que je tenais à donner avis au ministre de la Milice et de la Défense. Je m'incline devant votre décision, monsieur l'Orateur, et j'ai l'honneur de déclarer qu'à la première occasion favorable, je saisirai la Chambre, de la question, à l'occasion du passage à la discussion des subsides.

L'hon. sir THOMAS WHITE: Si l'honorable député saisit la Chambre de la question, nous serons bien aises de la discuter à fond.

L'hon. M. LEMIEUX: Mon honorable ami se rend bien compte de l'importance de la question ?

M. l'ORATEUR: L'honorable député a formulé une observation à laquelle je désire répondre, et cela surtout au bénéfice du décorum à garder ici en matière d'urgence. Par urgence, au sens de l'article du règlement, il ne s'agit pas de savoir si la question dont on propose la discussion est d'importance urgente. Elle pourrait être de la plus grande urgence pour les intéressés—mais il s'agit de savoir si la question est d'une telle urgence que tout retard serait préjudiciable à l'intérêt public, si les circonstances ordinaires prévues par le règlement n'autorisaient pas la présentation de la motion en temps utile.

Je prétends sur ce point que le simple fait, qu'hier l'après-midi, l'honorable député a eu la facilité, et qu'il aura encore une occasion la première fois que la Chambre siégera en comité des subsides, de soulever la question, est une réponse suffisante.

La lettre du brigadier général Smart et la lettre du colonel Pratt ne sont pas des questions urgentes, dans le cas du règlement. Il se peut que l'affaire soit urgente en fait, mais j'ai déjà rendu la décision que, comme la question roule sur une période de deux ans, elle ne tombe pas sous l'application du règlement, parce qu'elle n'est pas une affaire récente. Je répéterai seulement, en terminant, que la motion telle qu'elle a été présentée, ne concorde pas avec le texte du règlement, ni avec son esprit.

L'hon. M. LEMIEUX: Le premier ministre intérimaire dit qu'il est désireux de voir la question débattue le plus tôt possible...

L'hon. sir THOMAS WHITE: Mon honorable ami me pardonnera. J'ai dit que je serais satisfait de la discuter avec mon honorable ami, quand il la présentera. Au lieu de désirer empêcher la discussion de l'affaire, je serai très heureux d'en faciliter la discussion, quand il la présentera.

L'hon. M. LEMIEUX: J'allais demander à mon honorable ami d'avoir l'obligeance de déposer sur le bureau de la Chambre les rapports Bruce et Babtie, avant cette discussion.

L'hon. sir THOMAS WHITE: J'en ai demandé, ce matin, des exemplaires pour moi-même, mais je n'ai pu en obtenir. On m'a dit qu'ils avaient été déposés sur le bureau de la Chambre, en 1917.

PAIEMENTS A SIR CHARLES FITZPATRICK.

L'ordre du jour appelle la suite de la discussion sur la résolution proposée le 26 mars par M. Edwards, ainsi conçue:

La Chambre est d'avis que la somme de $5,000 reçue par sir Charles Fitzpatrick dans les exercices 1915-1916 et 1916-1917 pour frais et débours à l'occasion des séances du comité judiciaire du Conseil privé, devrait être incessamment rendue au trésor du Canada.

M. EDWARDS: Monsieur l'Orateur...

M. l'ORATEUR: Si quelque honorable député désire parler, il en a l'occasion maintenant. Autrement, l'auteur de la motion clôturera le débat.

M. EDWARDS: L'objet pour lequel la résolution a été proposée ayant été atteint, je ne vois aucune utilité à discuter davantage, et je demande à la retirer.

(La motion est retirée.)

DISCUSSION D'UNE RESOLUTION RELATIVE A LA PROHIBITION DE L'EXPORTATION DE L'OR.

La Chambre siège en comité général pour la discussion d'un projet de résolution ainsi conçu:

La Chambre décide qu'il y a lieu de modifier les dispositions du bill (nº 27)), "loi portant continuation du maintien en vigueur d'une certaine proclamation édictée sous le régime de la loi financière, 1914,,' en décrétant que le Gouverneur en conseil, par proclamation publiée dans la "Gazette du Canada", pourra de temps à autre et pour toutes période ou périodes, déclarer et proclamer que l'exportation de la monnaie d'or, de l'or en lingot et de l'or affiné en barre, hors du Canada, sera interdite, sauf dans tels cas que le ministre des Finances pourra juger désirables, et sous l'empire d'une patente émanant de lui; et que la disposition susdite sera maintenue en vigueur pendant deux ans seulement après la fin de la présente guerre.

L'hon. sir THOMAS WHITE (ministre des Finances): En commun avec l'Angle-

terre, les Etats-Unis et d'autres pays, le Canada, afin de protéger ses réserves d'or, a mis en vigueur, depuis quelque temps, la prohibition de l'exportation de la monnaie d'or, de l'or en lingot et de l'or affiné en barre, sauf en vertu d'une autorisation du département des Finances. La prohibition qui est en vigueur actuellement a été autorisée en vertu de la loi des mesures de guerre. Quand la guerre sera déclarée terminée officiellement, la loi des mesures de guerre cessera naturellement d'être en vigueur. Comme il est probable qu'il y aura une période financière incertaine pendant l'année suivante ou plus longtemps, ainsi que je l'ai exposé à propos de la résolution relative à l'arrêté du conseil mis en vigueur en conformité de la loi de Finance de 1914, il est reconnu opportun que le gouverneur en conseil ait le pouvoir d'interdire, de temps à autre, l'exportation de l'or, s'il lui paraît que c'est dans l'intérêt public d'agir ainsi. Cette résolution, que j'ai l'intention d'introduire dans le bill n° 27, destiné à pourvoir au maintien en vigueur d'une certaine proclamation faite en conformité de la loi de Finance de 1914, nous permettra d'agir ainsi.

C'est une mesure de permission seulement et je ne doute pas de la convenance et de la nécessité de sa promulgation. Je ne sais pas si nous devrons continuer à interdire l'exportation de l'or, après la conclusion de la paix. Si ce n'est pas nécessaire, nous ne ferons pas usage de l'autorité que nous demandons au Parlement de nous conférer. Si, d'autre part, elle paraît être d'intérêt national et nécessaire pour la protection de notre réserve d'or, le Gouvernement aura le pouvoir de prendre action.

M. CAHILL: A-t-on demandé beaucoup d'autorisation, et quel effet aura cette mesure sur le taux du change?

L'hon. sir THOMAS WHITE: La présente loi n'exercera guère d'influence sur le taux du change, car suivant moi les banques canadiennes ne sont guère disposées à expédier notre or à l'étranger, quand bien même elles pourraient obtenir des primes alléchantes Je suis d'avis qu'une demande faite par le département des Finances aux banques aurait peut-être le même résultat; il est désirable, toutefois, que ces questions soient réglementées par l'autorité compétente au lieu de s'en remettre au bon plaisir des banques.

Quant aux compagnies exploitant des mines d'or, le Trésor a consenti à ce qu'elles expédient leur or, en dehors du Canada, pour le vendre et le faire affiner à New-York. Ce serait commettre une injustice à l'égard de nos compagnies minières, si le Gouvernement les empêchait d'expédier leur or à New-York ou dans d'autres villes des Etats-Unis pour le vendre et le faire affiner, puisque les fonds new-yorkais sont à prime de plus de 2 p. 100 en ce moment. Cependant, afin de reconstituer nos réserves d'or, le département des Finances est disposé à acquérir l'or produit en Canada au prix qu'il se vend à New-York, en sorte que les compagnies minières ne souffrent d'aucune injustice, et peu à peu nous serons en mesure d'augmenter notre réserve d'or.

J'ai expliqué assez au long la situation du Canada quant aux réserves d'or, lorsque le Parlement a discuté la résolution concernant le maintien en vigueur de l'ordonnance adoptée en exécution de la loi des finances. La situation, à mon avis, est assez satisfaisante après quatre années de guerre et comparativement à celle de la Grande-Bretagne et même des Etats-Unis. Il est désirable, toutefois, de reconstituer peu à peu nos réserves d'or jusqu'à ce que notre papier-monnaie en circulation soit aussi solidement garanti qu'avant la guerre. Grâce à l'adoption de la présente loi, le Gouvernement sera en mesure de prévenir l'exportation de l'or par des gens qui pourraient être alléchés par le haut taux du change existant à New-York, avec le résultat que nos réserves d'or seraient diminuées d'autant.

M. CAHILL: Quel est approximativement le total de l'or que les banques ont en mains à l'heure qu'il est? J'ai lu un rapport publié par le département des Finances déclarant que les banques canadiennes détiennent environ 10 millions en or.

L'hon. sir THOMAS WHITE: Il y a une quinzaine de jours, j'ai fait inscrire dans les colonnes des Débats un état donnant tous les renseignements touchant les réserves d'or en Canada. Le chiffre de 10 millions que cite mon honorable ami, n'est pas exact, à mon sens. S'il veut bien se donner la peine de consulter l'état auquel j'ai fait allusion, il se rendra compte que le Gouvernement fédéral et les banques détiennent environ 3 millions en or de plus qu'avant la guerre. Notre situation est excellente sous ce rapport.

M. CAHILL: Mais quel est le montant que détiennent les banques entre elles?

L'hon. sir THOMAS WHITE: Je n'ai pas les chiffres sous la main, mais je pense qu'elles détiennent environ 100 millions. Je n'affirme rien, cependant, puisque je n'ai pas les chiffres en ma possession.

M. CAHILL: Dans ce cas, le Gouvernement détiendrait à peine une somme de 20 millions.

L'hon. sir THOMAS WHITE: Pas du tout. Il y a environ 200 millions en or au pays à l'heure actuelle. Si mon honorable ami le désire, je puis m'assurer du montant d'or que détiennent les banques.

M. CAHILL: La question pour moi, c'est de savoir pourquoi cette loi est nécessaire, si les banques ne détiennent pas des quantités d'or appréciables?

L'hon. sir THOMAS WHITE: Les banques détiennent de grandes quantités d'or, plus de 100 millions, si je suis bien renseigné.

M. SINCLAIR (Guysborough): Cette loi, je le suppose, n'empêchera pas les propriétaires de mines d'or du pays, d'exporter leurs produits sur les marchés étrangers. Il n'y a guère de mines d'or qui soient en exploitation dans la Nouvelle-Ecosse à l'heure qu'il est, mais autrefois l'or de ma province était exporté sur le marché des Etats-Unis. Si j'ai bien compris, le département des Finances est prêt à acheter l'or des producteurs canadiens au taux du change de New-York. La grande question pour les compagnies minières, c'est que bien que les salaires, le prix des machines, de la houille et de tous les autres facteurs qui entrent dans l'exploitation des mines d'or aient subi une augmentation énorme, le prix de l'or est resté stationnaire; cette industrie est donc peu profitable à l'heure actuelle tandis qu'elle était très lucrative autrefois. Est-ce que le producteur recevra un aussi bon prix pour son or que si le marché américain lui était encore ouvert?

L'hon. sir THOMAS WHITE: Mon honorable ami était probablement absent, lorsque j'ai expliqué tout à l'heure que le Gouvernement a accordé des permis aux compagnies minières les autorisant à vendre et à faire affiner leur or aux Etats-Unis, vu qu'elles sont en mesure d'obtenir prime en l'échangeant contre de l'argent américain. J'ai déclaré de plus que le département des Finances, afin de reconstituer nos réserves d'or, a inauguré la politique d'acheter l'or produit par les mines canadiennes en leur payant le prix qu'elles pourraient obtenir à New-York.

M. McMASTER: Je suppose que le Gouvernement ne paie pas la prime entière, car les compagnies minières sont obligées de débourser certaines sommes pour transporter leur or sur le marché américain. Je présume que le Gouvernement tient compte de cette circonstance?

L'hon. sir THOMAS WHITE: Je crois que nous avons versé la prime dans son entier. Il est à désirer que les compagnies de mines d'or puissent vendre leurs produits au Canada; autrement, le bénifice de cet or nous échapperait. Je ne sais pas au juste d'après quelle règle le sous-ministre établit la somme que nous aurons à payer. Ce que nous désirons, c'est de mettre la compagnie de mines d'or en aussi bonne position que si elle envoyait son or à New-York pour qu'il y soit affiné et vendu.

(Il est fait rapport de la résolution, qui est lue une 1re et 2e fois et adoptée.)

L'hon. sir THOMAS WHITE propose:

Que la discussion de l'amendement auquel il est fait allusion dans la résolution dont il vient d'être fait rapport et qui a été adoptée soit jointe à celle du bill n° 27 (article n° 14 du Feuilleton) lorsque la Chambre en fera l'examen.

L'hon. M. LEMIEUX: Cela veut dire que la proposition sera insérée dans le projet de loi.

L'hon. sir THOMAS WHITE: Précisément.

(La motion est adoptée.)

DISCUSSION DU PROJET DE LOI CONCERNANT UN EXCES DE CIRCULATION DES BANQUES.

Le projet de loi (bill n° 27), tendant à prolonger la mise en vigueur de la proclamation édictée sous l'empire de la loi de finances de 1914, est lu pour la 2e fois et la Chambre se forme en comité général pour la discussion des articles.

Sur l'article 1er (la proclamation émise le 3 septembre 1914 sous l'empire de la loi de finances de 1914 est maintenue en vigueur pour deux ans après la guerre, avec autorisation d'y mettre fin plus tôt).

L'hon. M. LEMIEUX: Le ministre des Finances aurait-il la bonté de nous donner des explications?

L'hon. sir THOMAS WHITE (ministre des Finances): Je pensais avoir donné tous les éclaircissements voulus lors de l'examen en comité de la résolution.

L'objet de ce bill est de continuer, aussi longtemps qu'il pourra être nécessaire et, dans tous les cas, pour deux ans au plus, l'effet de la proclamation émise sous l'empire de la loi des finances, par laquelle les banques à charte sont autorisées à émettre chaque année, du mois de mars au mois d'août, des billets en plus grand nombre que ne l'ont prévu les lois antérieures; de maintenir, aussi, certaines autres disposi-

tions qui ont eu effet pendant la guerre. J'ai expliqué à la Chambre que la situation internationale serait, pensait-on, incertaine pendant une année ou plus, et il est hors de doute que le Gouvernement agit avec prudence en autorisant le maintien de la loi de finances en question.

Aux termes de cette loi, les dispositions dont il s'agit ne peuvent être maintenues que dans certains cas imprévus, comme la guerre ou une panique. La loi des mesures de guerre prend fin avec la conclusion de la paix. Pour la même raison que j'ai dit à l'occasion de la résolution que la Chambre a votée, il est à désirer que le cabinet ait le pouvoir de maintenir les règlements en vigueur, et c'est là le but que l'on se propose d'atteindre par le projet mis à l'étude.

L'hon. M. LEMIEUX: Les banques se sont-elles prévalues de cette autorisation?

L'hon. sir THOMAS WHITE: Oui. Les mesures adoptées au commencement de la guerre et reproduites dans la loi de finances de 1914 ont eu, à n'en pas douter, un effet merveilleux. Nos banques les ont mises à profit, mais sans en prendre avantage outre mesure. La conséquence en a été que le Canada a pu se procurer, dans des conditions fort avantageuses, tout l'argent dont il a eu besoin pendant la guerre. C'est là, je crois, ce dont chacun conviendra. Il faut dire, à la louange de nos banques, qu'elles ont témoigné d'une force et d'une flexibilité peu ordinaires, grâce au système établi par les dispositions de la loi des banques et aussi par celles de la loi de finances votée en 1914.

Sur l'article 2, paragraphe "c" (concernant l'excédent de circulation des banques étendue à 1919 et 1920, sujet à termination avec le reste de la proclamation).

L'hon. sir THOMAS WHITE: J'ai envoyé chercher la "Gazette", et je constate que les banques à charte ont 86 millions en or et 191 millions en billets du Dominion, ces billets étant, comme de juste, garantis par de l'or jusqu'à concurrence du pour-cent que j'ai mentionné à la Chambre il y a quelque temps et par le dépôt, en outre, de valeurs dont le total, exprimé en or, serait de 88 p. 100. C'est là une situation qui me semble être très solide.

M. SINCLAIR (Guysborough): Par cet article, nous autorisons un excédent de circulation, et le ministre nous dira, sans doute, à combien s'élève aujourd'hui cet excédent.

L'hon. sir THOMAS WHITE: Il m'est impossible de fournir aujourd'hui ce renseignement à l'honorable député. Mon honorable ami n'ignore point que depuis plusieurs années, du mois d'août au mois de mars, les banques ont eu l'autorisation d'excéder leur circulation habituelle, afin de répondre aux besoins de la récolte de blé de l'Ouest et aux autres demandes toujours croissantes en automne. Ç'a été pour leur permettre de satisfaire à un surcroît de demandes dues à la guerre que cette disposition les a autorisées à accroître leur circulation du mois de mars au mois d'août, c'est-à-dire pendant le reste de l'année.

Mon honorable ami sait aussi qu'on exige des banques 5 p. 100 sur cet excédent de circulation, ce qui représente pour elle une entrave.

M. SINCLAIR (Antigonish-et-Guysborough): Qui leur charge cela? Le Gouvernement?

L'hon. sir THOMAS WHITE: Oui. Une banque n'a pas d'intérêt à émettre un excédent de circulation quand ses affaires ne l'exigent pas nécesairement parce qu'elle a 5 p. 100 à payer sur cet excédent de circulation. Telle est la restriction imposée. Si mon honorable ami s'intéresse à ce sujet, je lui fournirai des renseignements détaillés quand il s'agira des crédits du ministère des Finances.

M. SINCLAIR (Guysborough): Il serait intéressant de savoir jusqu'à quel point les banques profitent de cette disposition, et aussi quel est le montant que le ministère des Finances a réalisé en exigeant 5 p. 100.

L'hon. sir THOMAS WHITE: Je serai heureux de me procurer des renseignements à ce sujet et de les fournir à la Chambre, quand il s'agira des crédits de mon ministère.

M. CAHILL: Le premier ministre intérimaire voudrait-il expliquer le dépôt de 10 millions en or?

L'hon. sir THOMAS WHITE: J'ai envoyé chercher la "Gazette" et j'ai montré, probablement en l'absence de mon honorable ami, que les banques détiennent 86 millions en or et 191 millions en billets fédéraux en partie garantis et immédiatement convertibles en or, et en partie assurés par le dépôt de certaines valeurs, comme je l'ai expliqué à la Chambre quand nous étions à délibérer sur le projet de résolution qui a précédé ce bill.

J'ai maintenant une proposition d'amendement à présenter. Le comité voudra bien se rappeler que j'ai fait motion que lorsque le projet de résolution inscrit au Feuille-

ton numéro 25 aurait été adopté en dernière épreuve, il serait considéré de nouveau quand le bill numéro 27 serait délibéré en comité. Nous voulons qu'il n'y ait qu'un bill au lieu de deux, et voilà pourquoi je propose qu'on ajoute au bill le texte que voici:

3. Le Gouverneur en conseil, par proclamation publiée dans la "Gazette du Canada", pourra en tout temps et pour toute période, déclarer et proclamer que l'exportation de la monnaie d'or, de l'or en lingot et de l'or affiné en barre, hors du Canada, sera interdite, sauf dans les cas que le ministre des Finances pourra juger désirables, et en vertu d'un permis émanant de lui; et que la disposition susdite sera maintenue en vigueur pendant deux ans seulement après la fin de la présente guerre.

Ce texte est tout simplement enrichi du projet de résolution qui vient d'être adopté par la Chambre.

(L'amendement est adopté.)

L'hon. sir THOMAS WHITE: Je voudrais aussi présenter une proposition d'amendement au titre. Je demande donc que l'on modifie le titre du bill en y ajoutant: "et pour autoriser la prohibition de l'exportation de l'or", afin que le titre soit conçu en ces termes:

Acte pour maintenir en vigueur une certaine proclamation émise sous l'empire de la loi de finance de 1914, et pour autoriser la prohibition de l'exportation de l'or.

(L'amendement est adopté et le projet de loi, ainsi modifié, est rapporté.)

SUITE DE LA DISCUSSION DES SUBSIDES.

La Chambre siège en comité des subsides.

Service de steamers entre les ports canadiens de l'Atlantique, et l'Australie et la Nouvelle-Zélande, $140,000.

L'hon. M. MACLEAN: C'est le même montant qui était voté à cette fin, avant la guerre. L'entreprise, par rapport à cette route particulière, a été adjugée à la New Zealand Shipping Company, de la Nouvelle-Zélande.

M. SINCLAIR (Guysborough): Combien de navires a-t-elle sur cette ligne?

L'hon. M. MACLEAN: Cinq: le "Mahana", le "Mahia", le Parattah", le "Sussex" et le "Whakatane". Cependant, depuis 1914 le service a été restreint parce que certains de ses bateaux ont été réquisitionnés par l'amirauté britannique. D'après le contrat ils doivent entreprendre un voyage le vingt de chaque mois, en partant du port de Montréal pendant la saison de navigation du Saint-Laurent, et d'Halifax ou de Saint-Jean, en hiver.

M. SINCLAIR (Guysborough): Se rendent-ils directement en Australie, sans arrêter à aucun port intermédiaire:

L'hon. M. MACLEAN: Les ports d'escale sont ceux de Auckland, de Wellington, de Littleton et de Dunedin, en Nouvelle-Zélande, et ceux de Melbourne et de Sydney, en Australie. Ils doivent faire escale à tous autres ports d'Australie et de la Nouvelle-Zélande que le Gouvernement pourra désigner. Le trafic, qui augmentait avant la guerre, a graduellement diminué depuis. Ainsi, en 1914 ils ont transporté 44,245 tonnes; l'année suivante, 29,124 tonnes; en 1916, 19,738 tonnes; en 1917, 11,882 tonnes. Quant à l'année 1918, ils paraissent n'avoir pas fait de service du tout.

M. PEDLOW: Ne semble-t-il pas illogique de subventionner ces vaisseaux pour le transport des marchandises au Canada et de laisser debout une muraille fiscale qui empêche l'importation de ces marchandises? A mon sens, c'est en pure perte que nous subventionnons des compagnies de vapeurs pour le transport des marchandises au pays, lorsque pour entrer au pays il leur faut franchir pareille muraille fiscale?

L'hon. M. MACLEAN: La critique formulée par mon honorable ami provoquerait la délibération de nombre de questions que je ne voudrais pas discuter pendant que le comité étudie le crédit qui nous est soumis. Le débat sur le budget lui fournira l'occasion d'entrer dans le vif de la question, dans toute son étendue. Les producteurs canadiens tenaient beaucoup au rétablissement du service subventionné pour le commerce avec l'Australie et la Nouvelle-Zélande après l'armistice, et cela en vue de la reprise d'un commerce qui progressait sensiblement avant la guerre. Il est bien vrai que nous sommes plus intéressés aux transports à l'extérieur avec l'Australie et la Nouvelle-Zélande qu'aux importations que ces vaisseaux peuvent acheminer au pays. Le service en question nous a été utile pour le développement de notre commerce d'exploitation.

M. ROBB: Quel contrôle le département exerce-t-il sur les tarifs de marchandises et sur les prix de transport? Ces navires sont subventionnés sur le pied de 7 dollars la tonne pour les marchandises transportées l'an dernier, et un peu plus de 3 dollars sur le tonnage le plus élevé transporté en 1914.

L'hon. M. MACLEAN: Dans ses contrats le Gouvernement se réserve le droit

d'approuver les tarifs et les prix de transport. Je n'ai pas sous les yeux le texte même du contrat et je ne saurais donner de précisions au sujet des conditions stipulées à cet égard. J'ai déjà indiqué les ports d'attache. La vitesse exigée des navires au service est de dix nœuds, et chaque navire sera capable de transporter 7,500 tonnes à 40 pieds cubes la tonne. La subvention annuelle est de 140,000 dollars payables par versements mensuels. A bord des navires il y aura des installations frigorifiques. Il y a déduction pour cargaisons déficitaires. Voici la prescription stipulée:

Une cargaison moyenne de 5,000 tonnes par tout voyage mensuel doit être transportée au cours de l'anée et il doit être défalqué 2 dollars de la subvention à la fin d'année pour chaque tonne déficitaire de la mesure ou du poids total qui aurait dû être transporté par voyage effectué, sur le pied des 5,000 tonnes par voyage.

Un DEPUTE: Faut-il entendre par là que chaque steamer doit transporter 5,000 tonnes par voyage?

L'hon. M. MACLEAN: Oui. Je regrette de ne pouvoir donner à mon honorable ami les stipulations du contrat relatives aux tarifs; seulement je sais qu'elles soutiennent favorablement la comparaison avec les tarifs établis par les navires marchands.

M. ROBB: Le transport des dépêches se fait-il à titre gratuit sous cette rubrique?

L'hon. M. MACLEAN: Oui, et les commissaires du commerce voyagent aussi à titre gratuit.

Un DEPUTE: Les gouvernements de l'Australie et de la Nouvelle-Zélande accordent-ils des subventions similaires?

L'hon. M. MACLEAN: Non pas à cette ligne de steamers. Il s'agit ici d'un service absolument canadien.

(Il est fait rapport).

La séance est levée à six heures du soir.

CHAMBRE DES COMMUNES.

Présidence de l'hon. EDGAR N. RHODES.

Jeudi, 3 avril 1919.

La séance est ouverte à trois heures.

QUESTIONS.

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

[L'hon. M. Maclean.]

LE JUGE F. S. MACLENNAN.

*M. ARCHAMBAULT demande:

1. Quelles sont les positions soit permanentes, soit provisoires, dépendant du Gouvernement fédéral, occupées par l'honorable juge F. S. MacLennan à Montréal, depuis le premier janvier 1912?

2. Dans l'affirmative, quand le juge F. S. MacLennan a-t-il reçu sa nomination pour telles positions et quel est le salaire attaché à ces diverses positions?

3. Quels sont les montants que le juge F. S. MacLennan a reçus du Gouvernement depuis la date précitée?

L'hon. M. BURRELL (secrétaire d'Etat): Il a été nommé juge de la cour supérieure de la province de Québec; il a été aussi nommé juge des appels au tribunal n° 7, district de Montréal, en vertu de la loi du service militaire obligatoire; il a été nommé commissaire enquêteur touchant l'élection de Chambly-Verchères et commissaire pour tenir une enquête au sujet du malaise qui régnait dans les chantiers maritimes de Québec.

2.—Date de sa nomination de juge de la cour supérieure, le 3 février 1915, au traitement de $7,000 par année; date de sa nomination aux fonctions de juge des appels, sous le régime de la loi du service militaire obligatoire, le 23 novembre 1917, sans rémunération; date de sa nomination comme commissaire enquêteur dans l'élection de Chambly-Verchères, le 10 juin 1918, aux appointements de $50 par jour et ses déboursés en sus; date de sa nomination pour faire enquête au sujet du malaise existant aux chantiers maritimes de Québec, le 29 juillet 1918, avec rémunération de $20 par jour et ses frais de voyage réels.

3.—Son traitement annuel de juge de $7,000, par versements mensuels; honoraires et déboursés dans l'enquête sur l'élection de Chambly-Verchères, $848.60; honoraires et frais de voyage dans l'enquête sur les chantiers maritimes à Québec, $1,374.30.

L'AFFINERIE DU CUIVRE EN CANADA.

M. STEVENS demande:

1. Le cuivre est-il affiné en Canada? Dans l'affirmative, où se trouvent les affineries de cuivre?

2. Quelle quantité a-t-on affiné pendant les années 1916, 1917 et 1918?

2. Quelle quantité de cuivre affiné en Canada a été vendue ou mise sur le marché en Canada pour fins manufacturières?

4. Quelle partie a été directement exportée en Grande-Bretagne?

5. Quelle partie a été exportée aux Etats-Unis ou aux pays étrangers?

6. Si des affineries sont en exploitation, ont-elles reçu assistance; (a) du Gouvernement canadien; (b) du gouvernement britannique ou de la commission impériale des munitions?

7. Dans l'affirmative, quelle est la nature de cette assistance?

L'hon. M. BURRELL (secrétaire d'Etat):

1. Oui, à Trail (C.-A.), par la Consolidated Mining and Smelting Co. of Canada, Ltd.

2. Les quantités de cuivre affinées en 1916-1918 ont été comme il suit: en 1916, 966,000 livers, en 1917, 7,804,755 livres et, en 1918, 7,617,339 livres.

3. La Consolidated Mining and Smelting Company annonce dans son rapport qu'elle a vendu à la commission impériale des munitions presque toute sa production de 1918.

4 et 5. Le cuivre affiné n'est pas mentionné comme tel dans le classement que fait la douane des articles exportés, mais il est compris dans les cuivres. Il est peu probable qu'il ait été exporté du cuivre affiné, attendu que la commission impériale des munitions s'en est servi au Canada dans la fabrication des obus et qu'il doit lui en rester encore une quantité considérable.

6. Pas de renseignement.

7. Répondu sous le n° 6.

SERVICE DE PAQUEBOTS ENTRE LA GRANDE-BRETAGNE ET LE CANADA.

M. LAVIGUEUR demande:

1. Le gouvernement du Canada a-t-il communiqué avec le gouvernement impérial relativement à l'exécution des recommandations de la commission royale du Dominion, conseillant l'établissement d'une ligne rapide de navires de 20 nœuds entre la Grande-Bretagne et Halifax en hiver, et entre la Grande-Bretagne et Québec l'été?

2. Dans l'affirmative, le Gouvernement se propose-t-il de prendre des mesures à cette fin?

L'hon. M. BURRELL (secrétaire d'Etat):

1. Pas de renseignement.

2. Répondu sous le n° 1.

LES CORPS DES SOLDATS CANADIENS.

M. HAROLD demande:

Quel est le programme du Gouvernement touchant la translation au Canada des corps des soldats canadiens que réclament les parents?

Major général MEWBURN (ministre de la Milice et de la Défense):

1. Les corps des officiers et hommes de troupe ne seront ramenés de France ni de Belgique.

2. Les corps des officiers et hommes de troupe pourront être ramenés du Royaume-Uni, mais non aux frais du public.

LA TAXE DE GUERRE SUR LES REMEDES BREVETES.

M. TOBIN demande:

1. Le Gouvernement a-t-il l'intention de continuer à percevoir une taxe de guerre sur les remèdes brevetés et lotions, etc.?

2. Le Gouvernement se propose-t-il de forcer les détaillants et les marchands de la campagne d'apposer les timbres fiscaux sur lesdits articles?

3. Le Gouvernement sait-il qu'en plusieurs endroits ces timbres ne sont pas posés comme le demande la loi?

4. Pourquoi le manufacturier et l'importateur ne sont-ils pas obligés de coller eux-mêmes ces timbres au lieu du marchand rural ou du détaillant?

L'hon. sir THOMAS WHITE (ministre des Finances):

1. et 2. Les déclarations relatives aux taxes sont faites dans l'exposé de la situation financière du pays.

3. Oui, dans tous les cas connus, des poursuites ont suivi.

4. Ce sont les dispositions de la loi spéciale de 1915 sur les revenus de guerre qui gouvernent cette matière.

LE LIEUTENANT-COLONEL G.-H.. BRADBURY.

M. d'ANJOU demande:

A la page 2397 du hansard revisé, du 22 mai 1918, figurent les questions suivantes

"1. Dans quel grade le lieutenant-colonel Bradbury a-t-il fait service en France?

"2. Dans quel régiment a-t-il fait service en France?

"3. Sous quel commandement est-il allé en France?

"4. A-t-il été blessé? Dans l'affirmative, quelle est la nature de ses blessures?

Et l'honorable M. Burrel a répondu:

"Des renseignements complets n'existent pas en Canada, mais on les demande par lettre aux bureaux de l'administration ou des forces militaires du Canada outre-mer".

1. Le Gouvernement a-t-il reçu les renseignements voulus pour répondre aux questions susdites?

2. Dans l'affirmative, quelles sont les réponses à (a) 1, (b) 2, (c) 3, et (d) 4?

3. Dès avant l'adjudication d'une pension au colonel Bradbury, le colonel Bradbury a-t-il écrit au commissaire des pensions, demandant un conseil médical extraordinaire?

4. Le colonel Bradbury disait-il dans cette lettre qu'il préférait un conseil médical à Montréal?

5. Quelle était la teneur de cette lettre?

6. Quelle pension a été accordée au colonel Bradbury?

7. Combien de temps la pension a-t-elle été payée au colonel Bradbury?

L'hon. M. BURRELL (secrétaire d'Etat):

1. Oui.

2. Après que son bataillon (le 108e) eut été décimé et utilisé contre renfort du corps

expéditionaire canadien en campagne, le lieutenant colonel Bradbury a fait en France une tournée d'instruction de deux semaines.

3. Les membres de la Commission des pensions n'ont jamais reçu de lettre dans ce sens.

4 et 5. Répondu sous le n° 3.

6. Il fut accordé tout d'abord au colonel Bradbury, une pension de onzième classe, sur le pied de $780 par année. A la suite d'un nouvel examen médical, qui eut lieu le 26 avril 1918, cette pension fut transformée en pension de sixième classe et fixée à $1,170 par année.

7. On n'a payé de pension, sur le pied de $780 par année, que du 2 février 1918 au 31 mars 1918, et ce qui a été payé, en tout, à ce titre, c'est $69. Un chèque qui avait été adressé, à part cela, au colonel Bradburig, fut renvoyé par la Commission des pensions, accompagné de la lettre que voici :

Ottawa, 12 décembre 1918.

Aux membres de la
Commission des pensions.

Messieurs,—J'ai reçu, ce matin, votre lettre du 9, contenant le chèque n° C. 68195, de $445, en ma faveur. J'ai été surpris de recevoir ce chèque, car je vous ai écrit, le 11 novembre, c'est-à-dire il y a près d'un mois—peu de jours après qu'on eut signé l'armistice—que j'avais décidé de consacrer aux besoins du 108e bataillon, par l'entremise du Fonds de secours des Dames, tout argent me revenant à titre de pension, mais que le retour prochain de la paix devant faire disparaître la nécessité de ces secours, je ne tenais aucunement à recevoir une pension. D'ailleurs, je n'ai jamais cherché à m'en faire allouer une, et si j'en ai reçu une, c'est à titre de colonel en congé que je l'ai reçue. Je l'ai dit dans ma première lettre, et je le répète, je ne tiens aucunement à recevoir une pension. Vous trouverez, ci-joint, le chèque que vous m'avez envoyé et en travers duquel j'ai écrit le mot "refusé." J'espère que cela va régler définitivement la question.

Bien à vous,

(Signé) : Geo. H. Bradbury.

DOSSIERS EGARES.

M. HAROLD demande :

1. Le Gouvernement sait-il que des membres de l'armée expéditionnaire du Canada qui ont perdu sans leur faute leurs papiers militaires, sont en raison de cela inopportunément détenus outre-mer?

2. Le Gouvernement se propose-t-il de remédier à ces retards?

Major général MEWBURN (ministre de la Milice et de la Défense) :

1. Non.

2. Répondu sous le n° 1.

[L'hon. M. Burrell.]

DEMANDES D'EXEMPTION DU SERVICE MILITAIRE.

M. TOBIN demande:

1. Combien d'hommes inscrits dans la 1re catégorie, sous l'empire de la loi du service militaire de 1917, ont demandé l'exemption du service dans chaque des neuf provinces du Canada?

2. Combien de ces demandes ont été accordées dans chacune des neuf provinces du Canada?

3. Combien de ces demandes ont été rejetées dans chacune des neuf provinces du Canada?

4. Combien de ces demandes attendaient en appel ou autre règlement le 11 novembre 1918, dans chacune des neuf provinces du Canada?

L'hon. M. MEIGHEN (ministre de l'Intérieur) :

1. Alberta	25,389
Colombie - Anglaise	15,075
Manitoba	20,124
Nouveau-Brunswick	15,553
Nouvelle-Ecosse	23,556
Ontario	116,092
Ile du Prince-Edouard	4,231
Québec	113,291
Saskatchewan	43,318
2. Alberta	17,934
Colombie - Anglaise	8,473
Manitoba	10,102
Nouveau-Brunswick	8,225
Nouvelle-Ecosse	14,689
Ontario	65,089
Ile du Prince-Edouard	2,631
Québec	58,644
Saskatchewan	30,440

Note.— Plusieurs milliers de ces cas d'exemption accordée pour un temps limité étaient, le 11 novembre 1918, entre les mains des registraires, pour être revisés par eux

3. Alberta	7,306
Colombie-Anglaise	6,414
Manitoba	9,372
Nouveau-Brunswick	7,092
Nouvelle - Ecosse	8,210
Ontario	42,366
Ile du Prince-Edouard	1,572
Québec	51,856
Saskatchewan	12,450

Note.—Ces chiffres comprennent les cas d'exemption annulée dans la classe 20-22, ainsi que les cas de certains hommes qui se sont présentés volontairement pour entrer dans le service, avant l'expiration de leur terme d'exemption.

4. Alberta	149
Colombie-Anglaise	188
Manitoba	650
Nouveau-Brunswick	236
Nouvelle-Ecosse	657

Ontario	8,637
Ile du Prince-Edouard	28
Québec	2,791
Saskatchewan	428

M. TOBIN demande :

1. Le Gouvernement tient-il des renseignements touchant le nombre d'hommes, dans chacune des neuf provinces du Canada, qui ont refusé ou négligé de s'inscrire dans la 1re classe sous l'empire de la loi du service militaire de 1917?

2. Dans l'affirmative, quel est le nombre exact pour chacune des neuf provinces du Canada?

L'hon. M. MEIGHEN (ministre de l'Intérieur): Le seul renseignement que possède le département au sujet des insoumis de la 1re classe est le suivant: ceux qui ont refusé ou négligé de s'inscrire comme étant compris dans la 1re classe, par la loi du service militaire sont représentés par le nombre de ceux qui ont été appréhendés et retenus dans l'armée, et ce nombre est donné à la page 808 du hansard (édition non corrigée), en réponse à une question de M. Tobin.

M. TOBIN demande:

1. Combien d'hommes d'âge militaire qui ont été inscrits dans la 1re classe, subordonnément à la loi du service militaire de 1917, ont reçu ordre de se présenter au service pour chacune des neuf provinces du Canada?

2. Combien de ces hommes s'étaient présentés au service militaire le ou avant le 11 novembre 1918?

L'hon. M. MEIGHEN (ministre de l'Intérieur:

1. Le nombre d'hommes de la 1re classe qui se sont inscrits et qui ont reçu l'ordre de se présenter ou se sont présentés d'eux-mêmes, est comme suit:

Alberta	9,310
Colombie-Anglaise	7,162
Manitoba	9,470
Nouveau-Brunswick	6,661
Nouvelle-Ecosse	7,977
Ontario	44,796
Ile du Prince-Edouard	1,121
Québec	46,104
Saskatchewan	11,079

2. Le nombre de ceux qui se sont présentés pour faire du service militaire à la date du 11 novembre 1918 ou avant, est comme suit:

Alberta	7,870
Colombie-Anglaise	6,417
Manitoba	9,044
Nouveau-Brunswick	6,069
Nouvelle-Ecosse	6,643
Ontario	40,637
Ile du Prince-Edouard	1,082
Québec	
Saskatchewan	10,016

M. TOBIN demande:

Que signifie l'expression "defaulters on strenght" usitée dans la réponse donnée à mon interpellation touchant la loi du service militaire de 1917, le lundi 24 mars 1919?

L'hon. M. MEIGHEN (ministre de l'Intérieur): L'expression "defaulters on strength" qui se trouve à la page 808 du hansard (édition non corrigée) désigne les hommes qui par l'âge et la description appartiennent à la 1re classe, qui ont été arrêtés par la police ou qui se sont livrés aux autorités, et qui après avoir subi un examen médical satisfaisant, ont été retenus dans la force armée du corps expéditionnaire.

SIR CHARLES FITZPATRICK.

M. LANCTOT demande:

1. Est-ce que le très honorable sir Charles Fitzpatrick a droit à une pension comme juge en retraite, et dans l'affirmative, que serait le chiffre par année de telle pension?

2. Depuis qu'il a été nommé lieutenant-gouverneur de la province de Québec, a-t-il reçu ou accepté une pension?

3. Y a-t-il d'autres juges qui reçoivent des émoluments sous la Couronne autres que leur pension, et dans l'affirmative, quels sont leurs noms?

4. Y a-t-il des juges en retraite, recevant des émoluments sous la Couronne autres que leur pension, qui ont remis ou refusé d'accepter le tout ou une partie de l'un quelconque de ces salaires depuis le commencement de la guerre, et s'il y en a, qui sont-ils?

5. Le Gouvernement a-t-il sous considération la question de discontinuer de payer aux juges qui prennent leur retraite pour des raisons de santé, en sus de leur pension, quand ils reçoivent d'autres argents comme salaire, leurs émoluments ou salaires pour travail accompli pour la Couronne et qui requiert d'eux autant de capacité et activité physique que pour remplir leurs fonctions officielles sur le banc?

L'hon. M. BURRELL (secrétaire d'Etat):

1. Oui, $6,666.67.

2. Non. Il a renoncé à se pension pour le temps qu'il sera lieutenant-gouverneur.

3. Aucun renseignement.

4. Répondu sous le n° 3.

QUESTIONS TRANSFORMEES EN ORDRES DE DEPOT DE DOCUMENTS.

Par M. FONTAINE:

1. Combien d'entreprises données par le Gouvernement au commencement de la guerre, pour fournitures de guerre ou équipement, ont été instruites par la commission Davidson?

2. Quelle a été la décision de la commission dans chaque cas?

3. Si d'aucunes ont indiqué des profits excessifs faits par des particuliers ou des com-

pagnies, quelles mesures le Gouvernement a-t-il prises pour recouvrer ces sommes jugées au titre de profits excessifs par ladite commission?

4. Si le Gouvernement n'a pas encore pris de mesure pour recouvrer semblables sommes, se propose-t-il d'en prendre prochainement?

Par M. PROULX:

1. Quelle somme a été payée à J. S. Wilson, de Hanover, registraire dans South-Grey-Est, relativement à l'enregistrement en juin 1918?

2. Quels sont les noms des sous-registraires et de leurs assistants qui ont reçu des paiements pour leurs services relativement à l'enregistrement de juin 1918 dans le comté de South-Grey-Est, Ont.?

Par M. TOBIN:

1. Combien d'hommes enrôlés sous l'empire de la loi du service militaire de 1917, dans chacune des neuf provinces du Canada, avaient été envoyés ou allaient outre-mer le 11 novembre 1918?

2. Combien d'hommes enrôlés sous l'empire de la loi du service militaire de 1917, dans chacune des neuf provinces du Canada, avaient été envoyés en Sibérie le 11 novembre 1918, ou avaient quitté leurs casernes d'entraînement pour la même destination?

1. Le major Charles Gordon, de Winnipeg, est-il encore dans le service militaire canadien?

2. Dans l'affirmative, quelles sont ses fonctions?

3. Où est-il à l'heure actuelle?

4. Quelle rémunération a-t-il reçue depuis août 1914, comme solde et pour frais de déplacement respectivement?

SEANCES DU MERCREDI.

L'hon. sir THOMAS WHITE (premier ministre intérimaire) propose:

Que le mercredi 9 avril, et tous les mercredis subséquents jusqu'à la fin de la session, la Chambre se réunisse à trois heures de l'après-midi, et que les séances ces jours-là soient, sous tous rapports, régies par les mêmes règles qui s'appliquent aux autres jours de séance.

M. McKENZIE: Je suggérerai à mon honorable ami de modifier cette motion, de manière qu'elle ne prenne effet qu'après le congé de Pâques.

L'hon. sir THOMAS WHITE: Mon honorable ami sait combien il est difficile au Gouvernement de lui refuser ce qu'il demande. Il me fait donc plaisir de modifier la motion de la manière suivante:

Que, le mercredi, 23 avril et tous les mercredis subséquents jusqu'à la fin de la session, la Chambre se réunisse à trois heures de l'après-midi, et que les séances ces jours-là soient, sous tous rapports, régies par les mêmes règles qui s'appliquent aux autres jours de séance.

(La motion, ainsi modifiée, est adoptée.)

TRAVAUX DE LA CHAMBRE.

L'hon. sir THOMAS WHITE (premier ministre intérimaire) propose:

Qu'après mercredi, 16 avril prochain, les avis de motions du Gouvernement et les mesures du Gouvernement auront priorité les lundis, mercredis et jeudis, jusqu'à la fin de la session, sur toutes les affaires, sauf les questions posées par les députés et les avis de motions pour production de documents.

L'hon. sir SAM HUGHES: Puis-je demander au premier ministre intérimaire quand commenceront les vacances de Pâques?

L'hon. sir THOMAS WHITE: J'ai annoncé hier que je proposerais que la Chambre s'ajourne à six heures, le jeudi qui précède Pâques et qu'elle se réunisse de nouveau le mardi suivant.

L'hon. sir SAM HUGHES: Pourquoi ne pas dire le mercredi, 23 avril? Cela ne serait qu'un jour de plus et permettrait aux députés de terminer les affaires qu'ils ont sur les bras.

Quelques VOIX: Non; finissons-en.

(La motion est adoptée.)

L'hon. CHARLES MURPHY: Le journal de ce matin publie une dépêche portant que la censure anglaise prendra fin le 30 du mois courant. Puis-je savoir du premier ministre intérimaire si l'on se propose de mettre fin à la censure canadienne à la même date?

L'hon. sir THOMAS WHITE: Bien que la question des règlements de la censure ait été mise à l'étude, je n'ai pas de déclaration officielle à faire à ce sujet en ce moment.

LE CABOTAGE AMERICAIN.

M. NICKLE: Puis-je savoir du ministre du Commerce si l'on a signalé au Gouvernement le fait, que les autorités américaines ont mis fin à la politique d'accorder à des vaisseaux canadiens des permis de sabotage aux Etats-Unis, et dans l'affirmative, quelles sont les mesures que prend le ministère?

L'hon. M. MACLEAN (ministre intérimaire du Commerce): Hier, le représentant de Kingston a eu l'obligeance de me transmettre une dépêche de l'un des fonctionnaires de la Dominion Marine Association, dépêche qui indique qu'on a refusé des permis autorisant des bateaux à vapeur du Canada à pratiquer le cabotage aux Etats-Unis.

Dans le but de connaître les faits réels, j'ai immédiatement adressé aux autorités compétentes, à Washington, la dépêche suivante:

Ottawa, 2 avril 1919.
Le président de la commission maritime,
Washington.

Vous m'obligeriez en m'informant officiellement par télégramme des raisons du refus apposé à la requête soumise par la "Canada Steamship Lines" demandant qu'on permît aux navires à vapeur "I. H. G. Haggarty" et "W. Grant Morden" de faire le cabotage des eaux américaines des Grands Lacs.

Le département n'a pas encore reçu de réponse à cette dépêche. Si l'on apprend qu'on a refusé aux navires de commerce canadiens de faire le cabotage des eaux américaines, il importera grandement au Canada d'annuler sans retard aucun des privilèges accordés aux vaisseaux de commerce américains dans les eaux canadiennes.

CREDIT A LA ROUMANIE.

M. EULER: On a annoncé, il y a quelque temps déjà, que le Gouvernement avait consenti un crédit de 25 millions à la Roumanie. Or, je lis dans les journaux que ce dernier pays est de nouveau en guerre, et une dépêche semble indiquer l'éventualité possible du règne du bolchévisme en Roumanie. Nous le savons, le bolchévisme veut dire la négative de toute obligation nationale. Se propose-t-on, dans de telles circonstances, de prendre les mesures requises pour l'octroi de ce crédit?

L'hon. M. MACLEAN: Le Canada n'encourra aucune obligation financière pour accorder un crédit à la Roumanie, tant que le Gouvernement ne sera pas tout à fait convaincu que la situation financière dans ce dernier pays lui donne raison d'opérer ce prêt.

ENTREE DES CANADIENS AUX ETATS-UNIS.

L'hon. sir SAM HUGHES: On exige des Canadiens qui entrent aux Etats-Unis une certaine somme que l'on tient en dépôt à titre de garantie qu'ils retourneront au Canada. Plusieurs Canadiens, ignorant ce règlement, éprouvent de la difficulté à se procurer—l'avis leur en étant donné dans un délai si court—l'argent exigé par les autorités américaines. Au Canada, met-on en vigueur un règlement d'une nature semblable, lorsqu'il s'agit des gens qui nous arrivent d'ailleurs?

L'hon. M. CALDER (ministre de l'Immigration et de la Colonisation): Les autorités américaines réclament de toute personne qui entrent sur leur territoire une taxe de 8 piastres, mais on remet cette somme à chaque Canadien qui retourne dans son pays. Notre loi, dans sa rédaction actuelle, ne contient pas de disposition semblable.

3e LECTURE

De trois projets de loi:

Le 1er (bill n° 24), déposé par l'honorable M. Meighen, relatif à la garantie des emprunts pour l'achat de grain de semence;

Le 2e (bill n° 25), déposé par l'honorable sir Thomas White, tendant à modifier la loi de 1910, relative au cours monétaire;

Le 3e (bill n° 27), déposé par le même, prohibant l'exportation de l'or.

DISCUSSION D'UNE RESOLUTION RELATIVE A LA LOI RES TERRES FEDERALES.

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

La Chambre décide qu'il y a lieu de modifier la loi des terres fédérales, chapitre vingt des Statuts de 1908, et d'augmenter le taux d'intérêt imposé par le Dominion sur les paiements différés d'argent dû à la Couronne, du chef du Canada, pour la vente, la location ou autre mise en disposition des ressources naturelles sous l'empire de ladite loi.

L'hon. ARTHUR MEIGHEN (ministre de l'Intérieur): Une modification de la loi des terres fédérales, adoptée à la dernière session, a porté de 5 à 6 p. 100 le taux d'intérêt sur les terres réservées aux écoles; elle a stipulé, en outre, le droit de réclamer 7 p. 100 sur les arrérages dans chaque cas.

Le 7 p. 100 imputable aux arrérages s'applique aux ventes passées et futures. Le but de cet amendement est de faire appliquer les mêmes taux à toutes les ventes de ressources naturelles et particulièrement aux arrérages dus à l'Etat dans le cas de préemptions et d'achats de homesteads. L'amendement s'appliquera, bien entendu, à toutes les ventes de ressources naturelles que le Gouverneur en conseil aura le droit de faire. On a l'intention, si possible, de corriger un abus qui est trop général en ce moment, et qui consiste en ce que les acquéreurs de terrains du domaine fédéral et aussi d'autres ressources, mais surtout les terrains, spéculent sur l'Etat, dans ce sens que notre taux d'intérêt est bien inférieur à celui qui a cours dans la localité.

M. BUREAU: Est-ce que l'on propose d'étendre l'application de la loi aux ressources autres que les terres?

L'hon. M. MEIGHEN: La modification de l'an dernier augmentait le taux d'intérêt pour les ventes de terres réservées au soutien des écoles, dans le sens que j'ai indiqué. Cette résolution-ci a pour but d'appliquer l'augmentation du taux d'inté-

rêt à toutes les ventes de ressources naturelles.

M. McKENZIE: Ce taux d'intérêt est-il fixé en ce moment et quelle sera l'augmentation?

SANCTION ROYALE.

Le colonel Ernest J. Chambers, huissier à verge noire, apporte le message suivant: Monsieur l'Orateur, le suppléant de Son Excellence le Gouverneur général désire la présence immédiate de cette honorable Chambre dans la salle des séances du Sénat.

En conséquence, la Chambre se rend au Sénat.

Et à son retour,

Monsieur l'Orateur informe la Chambre que son honneur le suppléant de S. Ex. le Gouverneur général a bien voulu donner, au nom de Sa Majesté, la sanction royale aux lois suivantes:

Loi portant modification de la loi relative à la zone des chemins de fer.

Loi portant modification de la loi du Yukon.

Loi portant modification de la loi de la statistique.

Loi autorisant une prorogation de délai pour l'achèvement du chemin de fer Saint-Jean à Québec entre Gagetown et Westfield.

Loi portant modification de la loi sur la représentation.

Loi autorisant l'asséchement des terres du domaine fédéral.

Loi concernant les unités de mesures électriques.

Loi portant modification de la loi des placers du Yukon.

Loi portant modification de la loi de l'irrigation.

Loi accordant à Sa Majesté certaines sommes d'argent pour le service public pour l'exercice financier se terminant le 31 mars 1920.

REPRISE DE LA DISCUSSION SUR LA RESOLUTION TENDANT A MODIFIER LA LOI DES TERRES DU DOMAINE FEDERAL .

La Chambre reprend la discussion sur la résolution tendant à modifier la loi des terres du domaine fédéral.

L'hon. M. MEIGHEN (ministre de l'Intérieur): Le chef de l'opposition a demandé s'il y avait actuellement un taux d'intérêt fixe. La réponse est qu'il est fixé à 5 p. 100. C'est là où est la difficulté, car il est bien au-dessous du taux commercial ordinaire.

M. McKENZIE: Est-ce que cette modification donne au ministre le pouvoir discrétionnaire d'user de son jugement pour fixer le taux d'intérêt?

[L'hon. M. Meighen.]

L'hon. M. MEIGHEN: La résolution l'indiquerait, mais le bill lui-même fixe le taux.

M. VIEN: Est-ce que cela touchera les arrérages dus par un acquéreur, dont les obligations envers le Gouvernement ont été contractées avant la promulgation de cette nouvelle loi?

L'hon. M. MEIGHEN: Non, l'adoption de cette loi ne changera pas les obligations actuelles, ni dans un sens, ni dans l'autre; mais après que le taux aura été fixé pour les arrérages et si le contrat est déjà fait, nous aviserons la personne qu'elle devra à l'avenir payer le nouveau taux d'intérêt sur les arrérages, et si elle s'y refuse, alors nous considérerons si oui ou non il est dans l'intérêt public d'annuler la vente.

M. VIEN: Je remarque que la résolution dit "ou autre mise en disposition de ressources naturelles". Y a-t-il d'autres ressources naturelles que les terres du domaine fédéral auxquelles cette modification s'appliquera?

L'hon. M. MEIGHEN: Oui. L'article inclut d'autres ressources naturelles telles que les mines, les pâturages ou les forêts. Il y a une disposition générale dans la loi qui parle de la mise en disposition d'autres ressources et là le taux d'intérêt est fixé. Ceci a pour but de changer le taux d'intérêt en question.

M. HAY: S'agit-il des homesteads détenus jusqu'ici par l'Etat?

L'hon. M. MEIGHEN: Oui, il s'agit de terres domaniales, mais cela n'autorise pas le Gouvernement à vendre des terres que nous n'avons pas encore le droit de vendre. Cet article vise surtout les homesteads, dont les occupants n'ont été que trop enclins à retarder à solder l'arriéré et à payer à l'Etat ce qui reste dû, préférant sans doute acquitter d'abord leurs autres dettes. Cet article permet de fixer le taux d'intérêt pour l'avenir à 6 pour 100, au lieu de 5 sur les paiements ajournés, et à 7 p. 100 pour les arrérages.

(Rapport est fait sur la résolution.)

DISCUSSION DU PROJET DE LOI TENDANT A LA NOMINATION D'UN SEQUESTRE POUR LA COMPAGNIE DU GRAND-TRONC-PACIFIQUE.

Le projet de loi (bill n° 28), déposé par sir Thomas White (ministre des Finances), tendant à confirmer deux décrets du Gouverneur général en conseil concernant le réseau

du Grand-Tronc-Pacifique, est lu pour la 2e fois et la Chambre se forme en comité général pour la discussion des articles.

Sur l'article 1er (confirmation des décrets du conseil des 7 et 13 mars 1919).

M. VIEN: Monsieur le président, il est souverainement regrettable que le débat sur le bill confirmant les décrets du conseil prononçant la mise sous séquestre du réseau du Grand-Tronc-Pacifique, se poursuive sans que le Gouvernement ait pris de décision au sujet de sa future politique de chemins de fer. Il est aussi regrettable que le Gouvernement ait jugé utile de prendre des mesures aboutissant à obliger la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique à renoncer à l'exploitation de cette partie de son réseau appelée le Grand-Tronc-Pacifique. Un moyen plus diplomatique et plus constitutionnel qu'on aurait pu prendre pour régler la question, c'eût été d'en saisir le Parlement et d'en faire un exemen approfondi, avant de tenter une démarche de l'importance de celle que nous étudions en ce moment.

Le peuple canadien en général et le Parlement en particulier n'ont pas été saisis de tout ce qui est compris dans la nationalisation du Grand-Tronc-Pacifique, et par conséquent, du réseau du Grand-Tronc; et ils n'ont pas été en lieu de faire une soigneuse étude de la question. L'an dernier, au cours de la session du Parlement, le premier ministre, en réponse à une question posée par un député de la gauche, nous a dit que des pourparlers ou des négociations étaient engagés entre le Gouvernement et la compagnie du Grand-Tronc touchant la vente du réseau à l'Etat, ou la nationalisation des deux réseaux.. Quand nous voulûmes connaître l'attitude du Gouvernement sur la question, le premier ministre nous dit qu'il n'était pas dans l'intérêt public d'éclairer la Chambre ou le pays sur la nature des négociations. Et cependant, malgré cela, le Gouvernement a lié le pays à une politique bien définie qu'il a appliquée d'une manière suivie—car à cette époque il avait absolument décidé d'exproprier le Grand-Tronc et le Grand-Tronc-Pacifique. Comment l'a-t-il fait? D'abord, il a refusé d'acquiescer à la proposition faite par les deux compagnies; il y avait divergence d'opinion sur le chiffre de la somme à payer.

Tout le monde en convient, le Gouvernement devrait obliger la compagnie du Grand-Tronc à remplir toutes ses obligations. Le Gouvernement ne devrait pas laisser le pays se grever de toutes les obligations de cette compagnie. Mais je le répète, le Gouvernement avait décidé d'acquérir le Grand-Tronc et le Grand-Tronc-Pacifique, encore qu'il ne voulût pas faire connaître à la Chambre les conditions auxquelles il se proposait de le faire.

L'autre jour, le premier ministre intérimaire nous a donné les premiers renseignements généraux que nous ayons reçus depuis le commencement des négociations. Il nous a donné lecture des lettres échangées entre le Gouvernement et la compagnie. Il nous a donné des détails circonstanciés au sujet des difficultés que le Gouvernement a rencontrées dans la tentative faite pour arriver à une entente avec la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique. Nous savons maintenant que cette compagnie qui, en 1903 ou en 1904, avait conclu un traité avec le Gouvernement pour la construction d'une section du Transcontinental, de Winnipeg au littoral, ne put satisfaire à ses obligations par suite des difficultés qui avaient surgi entre elle et le Gouvernement dans l'exécution du projet primitif. D'après le projet primitif, le Gouvernement devait construire la section du Transcontinental, de Moncton à Winnipeg, et la compagnie du Grand-Tronc devait construire la section de Winnipeg au littoral du Pacifique. Cette nouvelle entreprise devait s'appeler le réseau du Grand-Tronc-Pacifique, ses actions étant entièrement entre les mains de la compagnie du Grand-Tronc.

A différentes périodes des opérations exécutées en vertu des conventions de 1903 et de 1904, des difficultés se sont élevées entre le Gouvernement, la compagnie du Grand-Tronc et la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique au sujet de la construction du chemin de fer Transcontinental par le Gouvernement. Par exemple, la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique a prévenu le Gouvernement, en 1912, 1914 et 1915, que les changements effectués par le Gouvernement dans la construction de cette partie de la ligne que la compagnie du Grand-Tronc devait finalement recevoir du Gouvernement, mettraient la compagnie dans l'impossibilité de prendre la ligne du Transcontinental national et de se conformer aux obligations prévues par les conventions de 1903 et 1904. Me sera-t-il permis de dire plus franchement ce que j'ai dans l'esprit? D'après les conventions de 1903 et de 1904, le Gouvernement devait construire cette partie de la ligne qui va de Moncton à Winnipeg suivant certains devis, plans et détails adoptés d'un com-

mun accord entre le Gouvernement et la compagnie. Dans la suite, particulièrement après 1911, quand s'est produit le changement d'administration, le Gouvernement prit sur lui, par l'entremise du ministère des Chemins de fer et Canaux, (parce qu'à cette époque la commission du chemin de fer Transcontinental avait été remplacée par le ministère des Chemins de fer et Canaux), de modifier sans l'approbation de la compagnie du Grand-Tronc, non seulement les rampes, mais les devis et les têtes de lignes du chemin de fer. Par conséquent, le Gouvernement ne s'est pas conformé aux conventions de 1903 et 1904, et en agissant ainsi, il a donné à la compagnie le droit de refuser plus tard de prendre le chemin de fer Transcontinental national.

La Chambre est maintenant en possession de la correspondance échangée entre le Gouvernement et la compagnie. En 1912, le président de la compagnie du Grand-Tronc a déclaré clairement au Gouvernement que tout changement dans les rampes ou dans les devis du chemin de fer mettrait cette compagnie dans une position impossible, parce qu'elle ne serait pas en état de prendre location du chemin de fer Transcontinental conformément à la convention de 1903. Le Gouvernement n'a tenu aucun compte de cette protestation formelle de la compagnie, mais il a continué à changer les rampes de la ligne de telle façon que le chemin de fer Transcontinental n'aurait plus pour la compagnie la même utilité. Quelque temps après, quand le Gouvernement eut terminé la construction du chemin de fer Transcontinental de Moncton à Winnipeg, il offrit à la compagnie la location du chemin de fer Transcontinental. Cette offre fut nettement refusée. Je n'ai pas pu mettre la main sur le document par lequel la compagnie du Grand-Tronc et celle du Grand-Tronc-Pacifique refusaient de prendre le Transcontinental national, en alléguant les conditions de la convention de 1903, mais, d'après le souvenir que j'ai de ce document, je crois que je peux citer les trois raisons principales mises en avant par la compagnie pour refuser de se conformer à la convention de 1903

Les raisons sont, premièrement, parce que le coût du chemin de fer avait dépassé de beaucoup le montant prévu dans la convention; deuxièmement, parce que les rampes du chemin de fer avaient été modifiées sans l'autorisation de la compagnie, et troisièmement, parce que le Gouvernement avait introduit de nombreux changements dans les têtes de lignes du chemin de fer, particulièrement à Québec et dans d'autres grands centres où l'on avait construit des têtes de lignes dispendieuses. Le Gouvernement n'ayant pas réussi à obtenir le consentement de la compagnie à ces changements, la compagnie considérait qu'elle était relevée de toutes ses obligations au sujet du chemin de fer du Transcontinental national. A cette époque, le Gouvernement a admis apparemment les prétentions de la compagnie, parce qu'il n'a pas forcé la compagnie du Grand-Tronc ou celle du Grand-Tronc-Pacifique à se conformer à la convention de 1903. Si, dans l'opinion du Gouvernement, les prétentions de la compagnie étaient sans fondement, il paraît raisonnable que le Gouvernement aurait dû forcer la compagnie à se conformer à la convention et à louer le chemin de fer Transcontinental national. Le Gouvernement n'a rien fait de tel, et par conséquent, il a admis implicitement les prétentions de la compagnie. Loin d'obliger la compagnie à louer le chemin de fer Transcontinental national, le Gouvernement plaça ce chemin de fer sous la juridiction d'une commission qui avait alors la direction du chemin de fer du Gouvernement canadien.

L'hon. M. MEIGHEN: A quelle compagnie l'honorable député fait-il allusion, qui aurait dû être contrainte de louer le Transcontinental national?

M. VIEN: D'après la convention de 1903, la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique aurait dû être forcée de louer cette partie de la ligne qui avait été construite par le Gouvernement de Moncton à Winnipeg.

Cela équivaut à la même chose que si nous forcions la compagnie du chemin de fer du Grand-Tronc elle-même à remplir ses engagements, car nous savons que toutes les actions de la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique sont dans le trésor de la compagnie du Grand-Tronc. A mon sens, j'ai le droit de prétendre qu'en vertu des conditions de la convention de 1903, la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique était obligée d'affermer la partie du réseau qui a été construite par le Grand-Tronc. Or, le Gouvernement a implicitement admis les prétentions de la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique. Il a assumé l'exploitation du chemin de fer Transcontinental national de Moncton à Winnipeg; il l'a relié avec le réseau des chemins de fer de l'Etat et il continue à l'exploiter comme s'il était réellement la propriété de l'Etat. Quel a donc

été le résultat de l'insuccès du Grand-Tronc à forcer la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique à observer les conditions de la convention de 1903? Le résultat a été: Premièrement, que le Gouvernement a admis tacitement la prétention de la compagnie, à savoir qu'elle n'a pas contracté d'autres obligations relativement à la construction du Transcontinental national. En second lieu, cet insuccès a privé le Grand-Tronc-Pacifique d'une partie fort importante de son réseau transcontinental. Le Transcontinental et le Grand-Tronc-Pacifique ont été construits aux fins de doter le Canada d'un second chemin de fer transcontinental. Ce réseau transcontinental, toutefois, ne pouvait exister qu'autant que les deux chemins de fer, c'est-à-dire le Transcontinental national et le Grand-Tronc-Pacifique, formeraient un tout. Le fait pour le Gouvernement d'assumer l'exploitation du Transcontinental a laissé le Grand-Tronc-Pacifique sans lien de raccordement avec son propre réseau, qui s'étend de Winnipeg à la côte du Pacifique. Et naturellement, la compagnie du Grand-Tronc a refusé d'être plus longtemps responsable du paiement des obligations du Grand-Tronc-Pacifique qu'elle avait garanties. Or, qu'est-il arrivé ensuite? La compagnie du Grand-Tronc-Pacifique a averti le Gouvernement qu'elle n'était pas en mesure de rencontrer ses obligations parce qu'elle avait été privée de son point de raccordement avec le réseau du Grand-Tronc. Alors le Gouvernement a encore avancé certaines sommes à la compagnie, admettant tacitement sa prétention, à savoir qu'elle n'était pas en mesure de continuer l'exploitation du Transcontinental national, et admettant par là même qu'il avait une certaine responsabilité relativement au Grand-Tronc-Pacifique. Après cela qu'arrive-t-il? Le Gouvernement se rendant compte qu'il sera forcé de faire voter de fortes sommes d'année en année, afin de combler le déficit qu'accusera l'exploitation du Grand-Tronc-Pacifique, entame sans délai des négociations aux fins d'exproprier les chemins de fer du Grand-Tronc et du Grand-Tronc-Pacifique. Ces négociations se poursuivaient, l'année dernière, mais le Gouvernement a refusé d'en faire connaître la nature exacte ni au Parlement ni au peuple canadien. Lorsque, cependant, le Gouvernement se vit dans la nécessité absolue de faire d'autres avances pour acquitter l'intérêt échu sur les obligations de la compagnie, il a pris sur lui de faire des menaces à la compagnie, sans mettre le Parlement au fait de la situation, bien que la session fût déjà commencée. Le Gouvernement a donc déclaré à la compagnie: "Nous ne demanderons pas au Parlement de vous faire de nouvelles avances tant que les négociations que nous poursuivons avec vous ne seront pas plus satisfaisantes que cela". C'était une menace faite dans le but d'obliger la compagnie à se mettre à la merci du Gouvernement, mais la compagnie du Grand-Tronc répondit: "Nous allons cesser d'exploiter la section comprise entre Winnipeg et la côte du Pacifique." A quoi donc équivalait une pareille déclaration de la part de la compagnie? Cela revenait à dire: Nous avons une section de notre voie ferrée dont l'exploitation n'est pas profitable; en conséquence, nous allons cesser de l'exploiter. Puisque la compagnie du Grand-Tronc avait refusé d'assumer les frais d'exploitation du Transcontinental et qu'elle était propriétaire du capital entier du Grand-Tronc-Pacifique, cette section entre Winnipeg et la côte du Pacifique était donc purement et simplement un embranchement du réseau du Grand-Tronc; il n'y avait pas de différence entre cette section du chemin de fer et n'importe quel embranchement de réseau du Grand-Tronc. La compagnie du Grand-Tronc a donc tenu le langage qui suit au Gouvernement: Puisque vous ne voulez pas subventionner notre embranchement reliant Winnipeg à la côte du Pacifique, nous allons le fermer au trafic. Maintenant, je vous le demande, si un bon matin la compagnie du Pacifique-Canadien s'apercevait que l'exploitation d'un embranchement quelconque de son réseau n'était pas profitable, est-ce que la compagnie n'aurait pas parfaitement le droit d'annoncer qu'elle va le fermer au trafic? Je soutiens donc que le Gouvernement n'avait pas le droit du tout de forcer le Grand-Tronc ou le Grand-Tronc-Pacifique à exploiter la section du Transcontinental entre Winnipeg et la côte du Pacifique, tant que la compagnie n'avait pas fait défaut d'acquitter l'intérêt sur ses obligations. Or, nous savons, grâce à la correspondance déposée sur le bureau, que ni le Grand-Tronc ni le Grand-Tronc-Pacifique n'ont fait défaut relativement au paiement de l'intérêt. Cependant, le jour où la compagnie a dit au Gouvernement: "Nous allons cesser l'exploitation de la partie du chemin de fer comprise entre Winnipeg et la côte du Pacifique", le Gouvernement a répondu: "Eh! bien, nous allons placer le chemin de fer entre les mains d'un séquestre sous l'autorité de la loi des mesures de guerre."

En principe, nous admettons tous que le Canada ne doit pas prendre à sa charge les dettes de la compagnie de chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique. Nous admettons tous que le Grand-Tronc ne doit pas être relevé des obligations qu'il a contractées à l'occasion du Grand-Tronc-Pacifique. Ç'a été la politique du Gouvernement de ne relever de leurs obligations ni le Grand-Tronc, ni le Grand-Tronc-Pacifique. En droit néanmoins, le Gouvernement a fait juste ce qu'il avait l'intention d'éviter. La décision qu'il a prise, relève effectivement le Grand-Tronc des engagements qu'il avait contractés à l'occasion du Grand-Tronc-Pacifique. Cette décision a été la dernière d'une série de démarches desquelles il découle, que l'on admet les prétentions de la compagnie en ce qui regarde l'accord de 1903. Examinons un peu l'attitude prise par le Gouvernement, quand il fut informé d'une interruption du service sur cette partie de la ligne. A-t-il obligé l'une ou l'autre compagnie à remplir ses obligations ? Aucunement. Il ne le pouvait pas au reste, puisque ni l'une ni l'autre n'avait encore violé aucun de ses engagements et, pour la même raison, la loi des liquidations était sans effet dans la circonstance. Aussi, au lieu d'invoquer cette loi, on invoqua celle des mesures de guerre, et l'on fit main basse sur cette partie du réseau qui va de Winnipeg au littoral. Pour établir clairement ce point, il suffit de lire le premier paragraphe du décret du conseil, lequel porte ce qui suit :

Dans l'affaire de la liquidation du Grand-Tronc.
Dispositions du décret du conseil.

(1) Le décret allègue que le maintien du service sur le réseau du Grand-Tronc-Pacifique, est absolument nécessaire au pays dans la situation où il se trouve par suite de la guerre, surtout en ce qui regarde le rapatriement des soldats canadiens, de même que le transport des approvisionnements, de l'équipement et des marchandises ; il allègue en outre que le Gouvernement du Canada a le devoir de maintenir ce service, puisque nul moyen légal n'existe de le maintenir autrement et qu'il faut agir sans délai.

Dans ce premier paragraphe, le Gouvernement avoue que la compagnie a rempli toutes ses obligations légales, et il avoue, en outre, que, dans la circonstance, il ne pouvait procéder autrement que par un recours à la loi des mesures de guerre en tant qu'il donnait effet aux intentions de cette loi. Je déclare, sans hésiter, cependant, que jamais en votant cette loi, la législature n'a eu l'intention d'autoriser le Gouvernement à s'emparer de force du chemin de fer, et cette action du Gouvernement équivaut, selon moi, à une expropriation. Si donc, il s'agit d'une expropriation, le Gouvernement est tenu à une indemnisation, tout comme dans le cas d'un immeuble, d'une terre ou de quelque autre bien exproprié par mesure d'utilité publique. Il y a une loi sur les expropriations, et le Gouvernement aurait pu s'en prévaloir pour prendre possession de cette partie du réseau. Mais il ne l'a pas voulu. Il a préféré agir au moyen d'un décret et, son acte équivalant à une expropriation, il est tenu d'indemniser la compagnie. M'est avis que le Gouvernement ne pouvait agir avec moins de prudence. S'il jugeait inopportun de faire de nouvelles avances de fonds à la compagnie, comme peut-être il aurait dû le faire, il devait au moins attendre que le Grand-Tronc ou le Grand-Tronc-Pacifique eussent manqué à leurs engagements. Ensuite, il aurait pu s'autoriser de la loi pour mettre la compagnie en liquidation. Mais il n'a pas attendu et, dès le commencement de ses négociations avec la compagnie, il a implicitement admis que cette dernière n'avait plus d'obligations en ce qui concerne le Grand-Tronc-Pacifique. C'était à vrai dire relever la compagnie de toute obligation à cet égard. Au point de vue de la loi, l'une et l'autre compagnie me paraissent avoir parfaitement raison. Rien ne les empêche de répudier leurs obligations dès qu'elles peuvent dire que, par cette expropriation faite en vertu de la loi des mesures de guerre, le Gouvernement a mis un terme aux obligations de l'une à l'égard de l'autre. Si donc, le Gouvernement décide de s'emparer de force non plus seulement du Grand-Tronc-Pacifique, mais aussi du Grand-Tronc, il sera obligé d'indemniser celui-ci, sans qu'il puisse faire entrer en ligne de compte, les obligations que la compagnie de chemins de fer du Grand-Tronc a contractées à l'occasion de la compagnie de chemins de fer du Grand-Tronc-Pacifique. C'est là un point sur lequel je veux être clair. En droit, la compagnie du Grand-Tronc soutiendra qu'elle est relevée de ses obligations à l'égard du Grand-Tronc-Pacifique et, si le Gouvernement s'empare du Grand-Tronc, il devra en payer le prix.

Et en faisant le calcul de l'actif, il ne pourra laisser de côté les obligations du Grand-Tronc-Pacifique. Il est regrettable que le Gouvernement n'ait pas cru devoir confier ses secrets au Parlement, surtout pendant que celui-ci était en session, avant de prendre une attitude qui va certainement avoir pour résultat d'imposer au peuple une lourde responsabilité au point de vue financier et à d'autres points de vue; il est

regrettable qu'il n'ait pas attendu que le Grand-Tronc eût fait défaut, avant de le libérer comme il l'a fait pratiquement par son décret ministériel, de toutes ses obligations par rapport au Grand-Tronc-Pacifique. Le Gouvernement dit bien, dans ce décret, qu'il prend possession du chemin sans se charger d'aucune responsabilité par rapport à son exploitation; mais il ne doit pas perdre de vue le principe fondamental en vertu duquel on ne saurait s'emparer d'une propriété sans commencer par indemniser le propriétaire. Bien que le Gouvernement dise, dans son décret, qu'il répudie toute responsabilité provenant de cette prise de possession, le droit commun et le bon sens l'obligent d'indemniser le Grand-Tronc et le Grand-Tronc-Pacifique pour s'être emparé de leur propriété. Bien plus, le Grand-Tronc peut lui dire: "En prenant possession d'un de nos embranchements vous avez assumé toutes les obligations se rattachant à son exploitation et vous nous avez libérés de ces mêmes obligations. Je serais surpris que cette prétention ne fût pas confirmée par les plus hautes cours de justice. Voilà pourquoi je trouve qu'avant de décider de s'emparer du Grand-Tronc, le Gouvernement aurait dû consulter le Parlement et étudier la question avec le plus grand soin, il aurait agi, alors, d'une façon plus conforme aux principes de la constitution et de la démocratie.

M. RICHARDSON: Je ne m'attaquerai pas aux points que l'honorable député de Lotbinière (M. Vien) a cherché à soulever, le Gouvernement se chargera de cette tâche et elle ne lui sera pas absolument difficile. Ce serait tant pis pour le pays, si l'opinion de l'honorable député concernant les chemins de fer, et plus particulièrement le Grand-Tronc et le Grand-Tronc-Pacifique, devait être partagée par ses amis de la gauche et par un grand nombre de citoyens du Canada. S'il est une question. . .

M. CAHILL: Puis-je demander à l'honorable député s'il veut que le Grand-Tronc soit libéré de ses obligations par rapport au Grand-Tronc-Pacifique? Voilà le point que l'honorable député de Lotbinière a appuyé.

M. RICHARDSON: Il a blâmé le Gouvernement de tenir que le Grand-Tronc fît honneur à ses obligations.

M. VIEN: Non pas.

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

M. VIEN: L'honorable député a dit que ce serait tant pis pour le pays si les membres de la gauche partageaient mes vues au sujet de l'attitude qu'il faudrait prendre concernant le Grand-Tronc.

M. RICHARDSON: Oui, c'est ce que j'ai dit, je le répète.

M. VIEN: Quelle raison l'honorable député a-t-il pour parler ainsi? Quelle est l'opinion exprimée par moi, qui lui a donné lieu de faire cette déclaration.

M. RICHARDSON: Je vais tâcher de me faire comprendre par l'honorable député en lui présentant des faits capables de le convaincre qu'il a absolument tort. Le Gouvernement pouvait-il faire autrement que de prendre possession du Grand-Tronc-Pacifique, quand le Grand-Tronc refusait de l'exploiter, et le lui abandonnait?

L'hon. sir THOMAS WHITE: Nous ne prenons possession du Grand-Tronc-Pacifique qu'à titre de séquestre.

M. BUREAU: Vous auriez pu le subventionner comme vous avez subventionné le Nord-Canadien.

M. RICHARDSON: Mais le Grand-Tronc-Pacifique était dans une situation toute différente, il a été abandonné au Gouvernement.

Si le Gouvernement n'avait pas fait ce qu'il a fait, une grande partie du Nord-Ouest aurait été complètement privée de toute communication par voie ferrée, car le Grand-Tronc-Pacifique exploite de nombreuses lignes dans cette région. Je n'ai pas pour mission de défendre le Gouvernement, mais je considère qu'il n'avait pas le choix et ne pouvait pas agir autrement. S'il n'avait pas nommé un séquestre, en vertu de la loi des mesures de guerre, nous nous serions trouvés dans la plus grande confusion et l'honorable député de Lotbinière blâmerait énergiquement le Gouvernement d'avoir permis un pareil état de choses.

M. VIEN: Pas du tout.

M. RICHARDSON: Le Gouvernement devait nécessairement prendre une décision dans un sens ou dans l'autre. Mon honorable ami (M. Vien) prétend qu'en agissant comme il l'a fait, le Gouvernement a probablement donné au Grand-Tronc un titre légal à faire valoir devant les tribunaux, mais le Parlement est l'autorité suprême et comme représentant du peuple, il peut remédier aux lacunes, selon qu'il le jugera à propos.

M. VIEN: Le Parlement n'a pas été consulté.

M. RICHARDSON: Le Gouvernement devait prendre une décision immédiate et n'avait pas le temps de consulter le Parlement. Quand les électeurs auront compris toute l'importance de cette question, ils se convaincront que le Gouvernement et le Parlement l'ont reglée de manière à sauvegarder les intérêts du pays. Mon honorable ami ignore-t-il que le parti auquel il appartient, en vue de trouver une solution au problème du transport, a ajouté une dette d'un milliard aux obligations du pays, en entreprenant la construction du Grand-Tronc-Pacifique et du Transcontinental? Le Gouvernement libéral a mis le pays dans un état de confusion que le Dante aurait pu difficilement décrire. C'est la situation dans laquelle nous nous trouvons actuellement.

M. BUREAU: Comment arrivez-vous à ce chiffre d'un milliard?

M. RICHARDSON L'honorable George P. Graham, qui était ministre des chemins de fer dans le Gouvernement libéral a été choisi l'autre jour comme candidat dans le comté d'Essex et, à cette occasidon, il a fait une déclaration qui m'a frappé. Voici ce qu'il a dit: "Si vous nous ramenez au pouvoir, nous remettrons en application les principes libéraux qui ont fait du Canada une si grande nation après 1896".

M. BUREAU: Très bien!

M. RICHARDSON: Si par principes libéraux, il entend libéralité, il a raison car les libéraux ont litérallement jeté l'argent par les fenêtres, en matières de chemin de fer, sans autre résultat que de mettre le pays dans une situation impossible, ainsi que je l'établirai avant de clore mes remarques.

M. McKENZIE: A cette phase du débat, on pourrait peut-être éclairer la situation en demandant à l'honorable député s'il est d'avis que ce chemin de fer n'aurait pas dû être construit.

M. RICHARDSON: Il n'aurait certainement pas dû être construit. Sir Robert Borden était opposé à sa construction et proposa une voie double du Pacifique-Canadien autour du lac Supérieur avec des droits de circulation pour d'autres lignes. C'était la vraie politique.

C'est l'entreprise la plus insensée qui ait jamais été conçue. La construction du Transcontinental et du Grand-Tronc-Pacifique a ajouté un milliard à la dette nationale, puisque nous aurons à l'avenir la charge de ces deux réseaux. C'est en vain que l'honorable député de Lotbinière et ses amis disent: "Le Gouvernement va adopter une politique de nationalisation et que Dieu ait pitié du pays, quand cette politique sera mise à exécution!" Le Gouvernement n'a pas autre chose à faire. Si nous avons ces deux chemins de fer sur les bras, c'est grâce à la politique du Gouvernement soi-disant libéral de 1896. J'aimerais à faire le récit des évènements qui ont préludé à la construction du Grand-Tronc-Pacifique et du Transcontinental et je le ferai peut-être un de ces jours, car on n'ignore pas que jusqu'à une certaine date, le Pacifique-Canadien avait le monopole du transport par chemin de fer dans l'Ouest. Au début, cette compagnie était très arrogante, même insolente, bien que les contribuables canadiens lui eussent donné assez de subventions en argent et en nature pour construire et outiller deux ou trois lignes semblables. Je veux que mon honorable ami (M. Vien) se mette bien ceci dans l'idée: Le Canada, en argent et en subventions de toutes sortes, a donné assez à cette compagnie pour construire deux ou trois lignes comme le Pacifique-Canadien.

M. VIEN: L'honorable député peut-il donner les détails de ces subventions?

M. BUREAU: Le Pacifique-Canadien a-t-il rendu au pays des services équivalant aux subventions qu'il a reçues?

M. RICHARDSON: En réponse au représentant de Lotbinière, je ne saurais dire de prime abord le montant exact des diverses subventions; cependant, ces renseignements se trouvent dans mon pupitre, et je veux bien entrer dans le détail avec lui. Je n'exagère certainement pas; les faits sont tels que je vous l'ai dit. J'admets volontiers que le Pacifique-Canadien est aujourd'hui un chemin de fer bien administré et qui se conduit poliment. Mais autrefois, il agissait avec arrogance envers les habitants de l'Ouest, et il faisait le fanfaron comme si le pays lui eût appartenu. Lorsque le gouvernement soi-disant libéral prit les rênes du pouvoir, il entreprit de résoudre le problème des transports en établissant une voie rivale. Or, la concurrence n'est pas à désirer, même si elle était possible, et elle n'est pas possible même si elle était à désirer. Si l'Etat avait acquis le Pacifique-

Canadien, comme il aurait pu le faire—car j'ai foi en la nationalisation lorsque l'administration est sage; rien ne nous empêche d'obtenir des hommes pour gérer les compagnies de transport aussi bien que les entreprises particulières—si l'Etat, dis-je, avait acquis le Pacifique-Canadien dans les premiers temps, l'avait convenablement exploité et avait établi des embranchements pour accommoder les colons là où c'était nécessaire, il aurait donné l'élan à ces régions et fourni à la population de l'Ouest les voies ferrées nécessaires. Mais, au contraire, comme l'honorable député et les autres membres de la Chambre le savent, des terres ont été concédées à la compagnie du Pacifique-Canadien et à d'autres chemins de fer qui les ont gardées, afin de bénéficier de la plus-value gratuite que leur a donnée l'établissement dans ces régions de nombreux colons. Ces compagnies n'ont pas vendu leurs terres, ce qui a eu pour conséquence d'obliger les colons à se rendre à dix, quinze ou vingt milles de la voie, au lieu d'occuper ces terres fertiles propres à la colonisation. Le résultat a été que la population là-bas a été dans un cas sur le point de prendre les armes, car elle ne voulait pas tolérer de tels agissements. Sur les entrefaites, les amis de mon honorable ami ont entrepris de "résoudre" la question et ils ont parlé avec une indicible sottise de toute l'affaire. "Si vous subventionnez une autre grande compagnie de chemin de fer," disaient-ils, "et si vous la laissez pénétrer dans l'Ouest, cela aidera à la solution du problème." Ces propos ont été cause de la signature du contrat avec le Grand-Tronc pour la construction du Grand-Tronc-Pacifique et du Transcontinental.

Pendant que j'y pense, laissez-moi dire à mon honorable ami—et je le prie d'en prendre note et d'en garder mémoire, car c'est le fin fond de toute l'affaire—ce n'est pas le gouvernement du Canada qui a obligé le Grand-Tronc à construire le Grand-Tronc-Pacifique ou le Transcontinental; il n'y a été pour rien; ce sont les directeurs du Grand-Tronc ayant à leur tête feu Charles M. Hays, le président de la compagnie, qui ont imposé ce contrat au public; et si, grâce à eux, le chaos existe à présent, si le Grand-Tronc a énormément endetté le pays, pourquoi volerions-nous au secours de cette compagnie?

M. VIEN: Nous sommes tous d'accord là-dessus.

M .RICHARDSON: Je suis bien aise de savoir que mon honorable ami est d'accord avec moi sur ce sujet, car je ne l'avais pas compris; je pensais qu'il soutenait que le Grand-Tronc avait la loi pour lui. Je dois dire à l'honorable député que ni lui ni ses amis n'arriveront jamais au pouvoir en défendant les agissements de ces grandes compagnies, et qu'il est grand temps que les représentants du peuple prennent une attitude légitime à l'égard de questions semblables. Depuis vingt-cinq à trente ans, le peuple canadien a été pillé d'une façon outrageante, et nos hommes politiques des deux côtés de la Chambre sont presque aussi coupables les uns que les autres—voilà un aveu sincère. Mais au nom du bon sens, n'est-il pas temps que cela cesse? Que le Grand-Tronc tienne ses engagements. Pourquoi irions-nous au secours du Grand-Tronc en ce moment? Il s'est mis lui-même dans l'embarras, qu'il s'en tire du mieux qu'il pourra.

M. VIEN: Cependant, vous lui êtes venus en aide au moyen du décret du conseil.

M. RICHARDSON: Mon honorable ami m'ayant interrompu, voudra-t-il me dire en un mot ce qu'on aurait dû faire?

M. VIEN: Il suffirait, je le répète, d'attendre que la compagnie manque à ses engagements, et elle y aurait manqué quelques jours plus tard.

M. RICHARDSON: Oui; cependant, laissez-moi répéter que non seulement elle y avait déjà manqué, mais qu'elle avait dit au Gouvernement: "Prenez le réseau; nous ne pouvons pas l'exploiter plus longtemps."

M. VIEN: Elle n'a rien dit de semblable. L'honorable député ne trouvera rien dans les journaux qui confirme son assertion.

M. RICHARDSON: J'en appelle à l'honorable chef du Gouvernement: le Grand-Tronc n'a-t-il pas dit qu'il cesserait ses activités? Qu'est-ce que cela signifie?

M. VIEN: Il a fermé un embranchement.

M. RICHARDSON: Il a fermé un embranchement! Que cela fasse rire le premier ministre intérimaire, rien d'étonnant, car tous ceux qui en Chambre sont au courant des faits doivent rire. Qu'est-ce que fermer un réseau sinon cesser de l'exploiter? Assurément, il n'y a pas à en douter, c'est cela.

M. VIEN: Oh non.

M. RICHARDSON: Mon honorable ami est quelque peu plus jeune que moi. Je vais lui donner un petit conseil. Quand on en-

treprend de critiquer une ligne de conduite, c'est un devoir de proposer une alternative. Si le Gouvernement n'avait pas agi, l'état de choses que j'ai déjà décrit se serait présenté. Mon honorable ami et les autres membres de l'opposition s'en seraient pris au Gouvernement d'avoir outragé l'Ouest en permettant au Grand-Tronc-Pacifique de cesser ses activités. Quelle aurait été la situation dans l'Ouest, desservi par cette ligne? On n'aurait pas pu la décrire. Le Gouvernement ne pouvait absolument prendre un autre moyen.

Mon honorable ami et ceux qui l'entourent doivent le savoir, ils ont été coupables d'avoir amené un état de désordre dans le pays. Nous sommes aujourd'hui en présence de difficultés que je ne saurais décrire. Cette question de chemin de fer est presque aussi importante, sinon plus, que celle du tarif, car grande est sa portée sur la population. Ses complications nous ont tellement mis dans le pétrin que je ne sais pas comment nous pourrons en sortir. Le Gouvernement devra employer tout son temps, s'il veut piloter le navire à travers les eaux tumultueuses de la politique des chemins de fer. A moins que des critiques appropriés ne soient dirigées contre le Gouvernement, je ne vois pas que l'on doive se laisser aller cet après-midi à des propositions comme celles de mon honorable ami de Lotbinière (M. Vien).

Avant que l'honorable député ne parlât, j'avais préparé des notes et je m'étais proposé de traiter à fond la question. J'étais décidé de critiquer le Gouvernement quelque peu de son défaut de dire franchement, en bon anglais, par l'entremise du premier ministre intérimaire, ce qu'exigeaient les circonstances de l'affaire. Car bien que je ne fusse pas en Chambre alors,—on m'a fait, malheureusement, mander la semaine dernière et je n'ai pas entendu les paroles de mon honorable ami le premier ministre intérimaire,—j'ai pensé, après avoir lu les journaux, qu'il avait dit: "Nous voulons traiter le Grand-Tronc avec justice, sinon avec générosité. Nous devons être assez équitables envers lui." Or, il me semble qu'il ne doit pas être question de générosité du tout, mais de justice simplement: ce pays doit comprendre maintenant, aussi bien que plus tard, qu'il n'a pas les moyens d'être généreux. Il le fut déjà trop. Sa générosité envers les exploiteurs et les promoteurs a failli lui être désastreuse. Le temps n'est plus de la générosité. Le Grand-Tronc n'a pas droit à cela, car sa propre administration financière a mis le pays dans la difficulté. Qu'il en subisse lui-même les conséquences au lieu de s'en prendre au Gouvernement. Je serais d'avis que si les députés de l'opposition voulaient rester d'accord avec le pays, ils exigeraient comme moi du Gouvernement qu'il en tienne le Grand-Tronc et le Grand-Tronc-Pacifique à leurs obligations. C'est le seul mode d'agir qui puisse convenir à la population de ce pays; aucun autre, je pense, ne devrait être toléré.

Mais je me proposais d'abord de signaler ce que je considère comme une conspiration dans la presse du pays pour tenter d'obtenir, à la façon de mon honorable ami de Lotbinière (M. Vien), que le Grand-Tronc soit aidé par déduction aux dépens du public. J'ai ici trois ou quatre coupures de journaux. Peut-être devrais-je citer d'abord les journaux financiers. Sauf une ou deux exceptions honorables, les journaux financiers, qui vivent des corporations, sont, et c'est naturel, disposés à excuser le Grand-Tronc et à demander qu'on lui vienne en aide; nous devons nous attendre à cela. Mais ce fait d'avoir au pays une série de journaux poursuivant le même programme est très embarrassant pour la population, sans compter qu'il doit être très inquiétant pour le premier ministre intérimaire. Je suppose que le premier ministre se tiendra du côté du peuple, comme c'est son devoir; et je me propose de lui accorder toute ma confiance tant qu'il n'agira pas autrement.

Voici la "Gazette", de Montréal, un adversaire violent de l'étatisation. On peut très bien s'opposer à l'étatisation en désignant l'Intercolonial et en disant: "Pardon, Seigneur, nous ne nationaliserons plus rien". Mais la construction de l'Intercolonial, commencée il y a des décades, fut une condition de la confédération. Il n'était pas exploité comme entreprise commerciale.

Il ouvrait des débouchés ici et là; il suivait le contour de la côte et était destiné à relier les Provinces maritimes ensemble et à souder cette région au reste du Canada. On a fait beaucoup de choses que l'on n'aurait pas dû faire. La politique s'est infiltrée dans la direction de ce réseau et cela n'a pas fait de bien. Mais que l'honorable député me permette de lui dire qu'à venir jusqu'à dernièrement les habitants des Provinces maritimes faisaient transporter leurs marchandises à un quart du prix que demandaient les compagnies privées. Si l'Intercolonial avait exigé les mêmes tarifs que les autres réseaux, je crois qu'il aurait rapporté un profit. Il a

fait toucher les deux bouts; quelquefois il avait un déficit; quelquefois, un surplus. De sorte qu'il n'est pas tout à fait juste de prendre l'Intercolonial comme exemple, puis s'épouvanter et dire qu'il ne faut pas de nationalisation.

Quand le gouvernement de sir Wilfrid Laurier a entrepris de faire cette opération avec le Grand-Tronc, sir Wilfrid lui-même disait que la nationalisation était une dangereuse lubie que l'on devrait éviter, et que nos chemins de fer devraient être construits par l'entreprise privée. Et cet homme merveilleux, Clifford Sifton, qui avait toujours l'aspect d'un sphynx, cachant sa pensée pour donner l'impression que sa boîte crâniennne était un réservoir de grande sagesse, s'en alla dans sa circonscription et dénonça la nationalisation dans des termes on ne peut plus violents, allant jusqu'à dire "qu'il ne voulait pas qu'un homme qui crût en la nationalisation votât pour lui."

M. VIEN: Sont-ce des compliments que l'honorable député adresse à M. Clifford Sifton?

M. RICHARDSON: Je laisse l'interprétation de mes paroles à l'intelligence de mon honorable collègue.

M. VIEN: Mon honorable ami peut vouloir se moquer.

M. RICHARDSON: Je dirai à l'honorable député, en passant, que j'ai combattu Clifford Sifton à cette époque et qu'il était bel et bien battu jusqu'à la veille ou l'avant-veille de l'élection; mais les émissaires du parti libéral se répandirent dans la circonscription comme un miasme, et j'eus de la peine à obtenir quelques voix.

L'hon. M. MURPHY: Les voix d'outremer étaient intervenues.

M. RICHARDSON: Ce que je veux faire remarquer, c'est qu'un personnage aussi éminent que sir Wilfrid Laurier et un "bluffer" de la trempe de Clifford Sifton ignoraient ce que l'histoire nous montre avoir été accompli par les nations du monde entier. Je n'aime pas à citer l'Allemagne ici; nous la détestons tous et je ne mentionne son nom qu'à voix basse. Or, les chemins de fer allemands appartenaient à l'Etat et fonctionnaient très bien. L'Etat hongrois possède ses propres chemins de fer, ou la plus grande partie. Il en est de même de l'Italie. Mon honorable ami trouvera sans doute que je cite un bon exemple en nommant la France, cette nation honorée et glorieuse: elle aussi a nationalisé la plus grande partie de ses voies ferrées. Les colonies d'Australie sont dans le même cas; en réalité, les meilleurs pays du monde possèdent leurs chemins de fer. J'en parle, simplement pour faire bien comprendre les indicibles folies que racontaient ces personnages, quand ils dénonçaient la nationalisation comme une lubie ou une fantaisie, et demandaient au nom du ciel de ne pas l'introduire ici. Ils ont fait des contrats qui ont coûté à la nation un milliard, et pour se débarrasser de quoi? De la nationalisation. Et ce qu'il y a de plus fort c'est que cette dépense a imposé au pays la nationalisation. Voyez comment tourne la roue du destin; pensez à l'ironie du sort: Ces gens qui voulaient résoudre le problème du transport, en créant ces contrats et ces chemins de fer, ont fait exactement ce qui force maintenant le Gouvernement à nationaliser, car le Gouvernement ne peut pas faire autrement.

Prenons le Nord-Canadien que nous avons discuté l'an dernier, mais dont je ne veux pas perdre mon temps à parler cet après-midi. Quel gâchis épouvantable a été ou est ce Nord-Canadien! Un passif de 400 millions, sans compter les obligations des autres lignes! Et cependant nous avons de grands journaux qui se déclarent pour l'entreprise privée, comme si elle avait toujours été accompagnée de succès. Comment pouvons-nous éviter la nationalisation? Le "Montreal Gazette," le "Montreal Star" et un ou deux autres journaux que je pourrais mentionner, croient que nous devrions maintenir l'entreprise privée. Si nous le faisons, nous continuerons à jeter nos millions dans le même gouffre, et alors à quel résultat arriverons-nous? A aucun. Je ne suis ni prophète, ni fils de prophète, mais si l'on suit la politique du Gouvernement, si nous avons un comité de gens intelligents, responsables, prudents et habiles en affaires, pour diriger nos chemins de fer de l'Etat—je crois que nous pouvons les avoir et mon ami peut aider à forcer le Gouvernement à nous les procurer—si nous faisons cela, dis-je, malgré l'énormité des fautes passées, malgré le montant considérable des obligations encourues, nous pourrons coordonner le Grand-Tronc, le Grand-Tronc-Pacifique et le Nord-Canadien, peut-être utiliser le Transcontinental, et, en éliminant les lignes inutiles, fournir à ce pays un service de transport convenable.

En outre, retenez bien ces paroles: bientôt viendra l'heure que je ne verrai peut-être pas, mais que vous verrez, où nous obtiendrons de force de bien meilleurs tarifs qu'aujourd'hui.

S'il est une question que les honorables députés devraient étudier, c'est bien celle des chemins de fer; car son étude s'impose en ce moment; elle frappe à la porte. Il ne sert à rien d'y introduire la politique. Voilà le pays en face du grand problème avec une dépense de près de 500 millions de dollars, prévue cette session. Un demi-milliard! Où allons-nous trouver cet argent? Tout député ici, tout citoyen du pays, a le devoir d'étudier soigneusement le système à adopter, pour sauver le pays de la ruine. Il n'y a rien à gagner à jouer la politique. Je suis un libéral d'ancienne date. Je crois aux principes du libéralisme, tels que je les entends. Mais il n'y a rien à gagner à blâmer le Gouvernement ou à faire ici de la plaidoirie sur telle ou telle question. Tout cela peut paraître habile et impressionner quelques électeurs partisans qui voteront une fois pour vous, quand vous aurez raison, et deux fois contre vous quand vous aurez tort; mais le pays n'y gagne rien, ni le député non plus. Nous avons une énorme tâche à remplir.

J'espérais que mes honorables amis de la gauche professeraient la bonne doctrine sur cette question des chemins de fer. Le député de Lotbinière, qui m'a précédé, sera le dernier, je l'espère, du côté de la gauche à faire entendre, durant cette session, pareille critique sur la question des chemins de fer.

M. BUREAU: L'honorable député dit qu'il espère que nous professerons la bonne doctrine: qu'entend-il par là? Vise-t-il la nationalisation des chemins de fer?

M. RICHARDSON: A mon avis, c'est la seule solution à donner à cette question de l'exploitation des voies ferrées par l'Etat. Les chemins de fer sont comme des petits enfants sur nos genoux, il nous faut les nourrir. Mon honorable ami voudrait-il donc remettre le Nord-Canadien à Mackenzie et Mann ou bien continuer à verser des millions dans cette entreprise? Voudrait-il donc continuer à jeter des millions de dollars dans la caisse du Grand-Tronc et du Grand-Tronc-Pacifique? L'honorable député m'a posé une question. Je lui demande de répondre à celle-ci.

M. BUREAU: L'honorable député nous a dit qu'il espérait que nous professerions la saine doctrine, et je lui demande ce qu'il entend par là? S'il dit qu'il s'agit de "l'Etat propriétaire des chemins de fer", c'est une réponse; mais je ne me range pas à son avis.

M. RICHARDSON: Il existe une amitié de date ancienne entre l'honorable député et moi, et, plus tard, il sera en lieu de dire à la Chambre quel système il veut adopter.

M. BUREAU: Je le dirai.

M. RICHARDSON: Je le répète, celui qui critique ce qui se fait est tenu de proposer un remède.

M. BUREAU: Pas nécessairement.

M. RICHARDSON: Si l'honorable député des Trois-Rivières croit que le pays doit continuer à verser des centaines de millions dans la caisse de ces compagnies de chemins de fer et d'exploiteurs qui s'engraissent à même ces millions, alors, il n'est plus en contact avec l'esprit du temps et il professe une doctrine qui doit fatalement aboutir aux catastrophes.

M. BUREAU: C'est une affaire d'opinion.

M. RICHARDSON: Il n'y a qu'une seule attitude possible. J'allais citer quelques extraits de la "Gazette" et du "Star", de Montréal. Mais d'abord, je désire citer le "Standard" et j'y appelle l'attention du premier ministre. Le "Standard", de Montréal, si je ne me trompe, est la propriété de lord Atholstan, propriétaire du "Star", de Montréal. Lord Atholstan est venu dans l'Ouest, il y a deux ou trois mois, pour y étudier la question des chemins de fer; or, depuis son retour à Montréal, le "Star" et le "Standard", de Montréal, se sont montrés hostiles à la nationalisation des chemins de fer et ont dénoncé ceux qui préconisent cette doctrine comme des utopistes et des hommes dangereux. Je cite du "Standard", de Montréal, cet article qui m'a jeté dans la stupéfaction.

Ici le Canada ploie aujourd'hui sous le fardeau des résultats d'après-guerre.

C'est toujours la guerre qu'on met de l'avant. Quelle multitude de péchés ce mot couvrira à l'avenir!

..une dette de guerre dont l'intérêt seul dépasse le revenu global perçu par l'Etat il y a quelques années; des problèmes de rapatriement et de restauration qui jettent le Gouvernement dans la stupéfaction; des obligations d'ordre financier contractées envers ceux qui ont combattu pour l'honneur et la sécurité du pays et qui constituent une hypothèque de premier ordre sur la caisse publique pour une génération; de sourdes rumeurs de mécontentement contre le Gouvernement en général qui pourraient éclater et aboutir à une conflagration!

Il est presque inconcevable, qu'à cette heure critique et de péril national, le public prête l'oreille à de nouveaux projets de dépenses et d'engagements qui auraient stupéfait les financiers avisés dans des temps plus prospères.

Je voudrais que le premier ministre puisse écouter ceci:

Pourtant, c'est un fait qu'une clique de politiciens intrigants s'efforcent avec frénésie de conseiller au Gouvernement du Canada, de forcer le Grand-Tronc à se vendre au Gouvernement comme partie d'une politique insensée de nationalisation de tous les chemins de fer canadien—sans souci des dangers financiers actuels et des obligations pour l'avenir, oublieux du fait que l'on procède en ce moment ici et aux Etats-Unis à de grandes expériences d'exploitation nationale, et sourds à la voix du sens commun qui insiste pour qu'on attende pendant que ces expériences sont mises à l'essai.

Au nom de la sécurité nationale et de la raison pratique, que le peuple du Canada crie halte! à cette folie! Nous avons maintenant sur les bras le Transcontinental qui devait coûter 13 millions et qui a déjà coûté dix fois cette somme et dont le Gouvernement a commencé seulement l'exploitation.

S'il disait vingt fois il serait, je crois, plus près de la vérité.

Nous avons l'énorme erreur du Canadien-Nord et ses possibilités infinies de pertes plus nombreuses, qui est un fardeau le jour et une crainte la nuit. Nous avons l'Intercolonial avec ses états de service lamentables.

Est-ce bon de nous charger de plus de fardeaux avant d'avoir vu si nous pouvons porter celui-là?

Plus loin il dit encore:

Est-ce bien sensé pour le Canada de plonger la tête la première dans un tel gâchis avant d'être en état de profiter de ce que nos voisins apprendront et aussi de ce que nous aurons acquis par notre propre expérience si coûteuse?..... Ce n'est pas le moment de jouer. Même si l'on avait en perspective quelque chose de grand à gagner et non le risque d'un désastre complet.

Ecoutons la voix de la prudence. Que le Gouvernement repousse les exploiteurs et ferme ses oreilles aux plaidoiries spécieuses de ces gens, prêts à tout hasarder, et qui voudraient perpétrer une autre gigantesque folie de chemin de fer pour nous mettre sur le bord même de la ruine financière.

M. ARCHAMBAULT: Quel est le titre de cet article?

M. RICHARDSON: "Joueurs ou écumeurs? En marche vers la banqueroute." J'ai découpé du journal que je lisais l'autre jour en voyageant dans le train.

Maintenant que les chemins de fer ont été déposés sur les genoux du Gouvernement et que le Grand-Tronc est dans une situation dont il est parfaitement clair qu'il ne pourra pas se sortir, vous voyez ces journaux qui s'opposaient fortement à la nationalisation, donner des conseils au Gouvernement pour qu'il soit généreux envers le Grand-Tronc. Je lis maintenant le "Montreal Star" du 1er avril 1919:

Les chemins de fer américains qui étaient remarquablement exploités par des compagnies particulières enregistrent sous l'administration du gouvernement, d'énormes déficits que le peuple doit payer et en plus ils ont donné moins de services utiles avec des tarifs très augmentés. Ceux qui utilisent les chemins de fer payent plus pour un moindre service et le peuple dans son ensemble voit sa dette nationale augmenter au taux d'environ un million par jour.

En dépit de ces expériences lumineuses, beaucoup de Canadiens et un fort élément du Gouvernement canadien semblent déterminés à imposer des fardeaux semblables à ce pays. L'argument théorique en faveur de la nationalisation est un fort attrait pour ceux qui peuvent fermer les yeux devant les faits désagréables. Comme un voyageur altéré est fasciné par les lacs et les palmiers dans le lointain, ils ne veulent pas admettre que ce qu'ils voient est un mirage.

Permettez que je lise un ou deux extraits afin de montrer la position que prennent ces journaux pour traiter généreusement le Grand-Tronc. J'emprunterai à l'"Ottawa Journal" du 31 mars 1919 et je dois dire que je suis un peu surpris de trouver cet article dans ce journal. Le propriétaire de l'"Ottawa Journal" est un journaliste que je connais beaucoup et je le considère comme un homme d'un caractère élevé et d'une parfaite intégrité. Il n'est pas au pays maintenant et je suis presque porté à conclure que sans cela cet article n'aurait pas paru. Il est intitulé: "Ceux qui souffrent réellement?"

Si le Canada saisit le Grand-Tronc sans avoir de considération pour les intérêts de ses propriétaires, cela peut paraître une procédure très justifiable pour ceux qui considèrent les corporations publiques comme les gouvernements, des dépouilles légitimes. Il est si facile d'oublier d'où provient le capital de ces corporations et l'argent qui passe par le trésor de l'Etat. Parmi les propriétaires des actions et des obligations du Grand-Tronc, il y a des milliers de veuves et d'orphelins....

Vous pouvez être certains que les veuves et les orphelins vont faire leur apparition.

....en Angleterre pour qui la perte de revenu amènerait une calamité. En dernière analyse ce sont ceux qui ont placé leurs économies de bonne foi qui souffriront réellement de toute politique entreprise contre ce qu'on appelle "les corporations sans âme."

Mais la confiscation de propriété privée par le Gouvernement peut aussi avoir l'effet d'un boomerang. Déjà le Canada a été l'objet d'une publicité dangereuse par suite de l'attitude que le Gouvernement a dû prendre. Le "London Observer" dit:

"Les capitalistes ont une haute opinion du crédit canadien et le Gouvernement a fait une œuvre remarquable en ouvrant le pays avec le minimum d'aide. Les difficultés du Pacifique n'ont pas été recherchées par lui."

Ce qui n'est pas exact. Je suppose que cela a trait aux dettes du Grand-Tronc-Pacifique. Les difficultés du Grand-Tronc-Pacifique n'ont pas été recherchées par le Grand-Tronc.

Le Gouvernement paraît avoir traité généreusement d'autres compagnies, spécialement cette entreprise plus ou moins risquée du Ca-

nadien-Nord. L'impression est désagréable quand nous voyons le traitement réservé au Grand-Tronc.

L'offre du Gouvernement était absolument injuste et malhonnête.

J'ai l'intention de revenir un peu plus tard sur l'offre que le Gouvernement a faite à la compagnie. Voici quelques commentaires à ce sujet que je relève dans le "Times" de Londres :

Si le Gouvernement canadien insiste sur le plein exercice de ses droits et refuse de reconnaître les circonstances exceptionnelles créées par la guerre, le résultat de tout en sera désastreux pour le crédit du Canada dans le Royaume-Uni.

Et le journal continue :

Le problème que doit résoudre le Gouvernement canadien relativement au Grand-Tronc n'est pas aussi facile que certains défenseurs irresponsables de la mainmise tentent de nous le faire croire. Heureusement que sir Thomas White et ses associés ne se laisseront probablement pas égarer par des conseillers plus bruyants que sages.

La "Gazette" de Montréal adopte aussi la même attitude et conseille au Gouvernement de traiter avec générosité les actionnaires du Grand-Gronc. Voici un extrait d'un article paru dans les colonnes de ce journal :

Et il n'appert pas que la publicité donnée à l'imprudence de l'exploitation aux mains de compagnies particulières de chemins de fer fasse impression. Les désirs du peuple seront exaucés sous le régime démocratique qui nous régit. Or, le peuple demande que nous tentions l'expérience et les circonstances facilitent au Gouvernement la tâche de se conformer à ce vœu du public.

La "Gazette" est dans l'erreur sur ce point. Le peuple n'a jamais demandé au Gouvernement d'essayer le système de la nationalisation des chemins de fer. Je l'ai déclaré à maintes reprises, la nationalisation a été imposée de force au pays. Le Gouvernement et le pays n'avaient pas le choix.

Et l'article continue :

Le Gouvernement tient tous les atous, et il n'y a pas le moindre doute quant à cela, il est en mesure de forcer les actionnaires du Grand-Tronc a lui céder leur réseau. Sir Thomas White l'a déclaré, "à moins que la situation ne devienne plus satisfaisante, le Gouvernement se verra dans la nécessité d'avoir recours aux remèdes que la loi met à la disposition du Gouvernement et il n'en manque pas. Or, la compagnie mère, le Grand-Tronc, est solvable....

Je n'ajoute pas foi à cette affirmation.

....elle n'a pas fait défaut relativement à ses propres valeurs; elle possède un magnifique réseau de voies ferrées et un énorme volume de trafic. Le Grand-Tronc, toutefois, a assumé une lourde responsabilité directe en se portant garant des obligations du Grand-Tronc-Pacifique. D'ici quelques jours il lui faudra acquitter de fortes sommes de ce chef, dettes que le Grand-Tronc, paraît-il, n'a pas l'intention de solder. Donc si une pareille situation surgit, le Gouvernement sera en mesure, à titre de créancier, de faire valoir ses réclamation....

[M. Richardson.]

Le Gouvernement à la compagnie....

Voilà un passage qui mérite d'être cité en entier :

Le Gouvernement offre de verser à la compagnie un loyer annuel de $2,500,000 pour les trois premières années, de $3,000,000 pour les cinq années qui suivront et, au bout de cette période, une somme annuelle de $3,600,000.

D'un autre côté, la compagnie demande un loyer annuel de $997,000, plus les sommes qu'elle pourrait obtenir par arbitrage ou une rente fixe de £1,163,000, sans avoir recours à l'arbitrage. C'est donc un écart d'environ $2,000,000 annuellement dans l'estimation de la valeur de la propriété...

C'est une forte somme !

...ce n'est pas là une somme formidable en ces temps où l'on brasse les milliards. Or quelle attitude le Canada devrait-il adopter? Il devrait s'en tenir à l'arbitrage; c'est la procédure normale à suivre en pareil cas. C'est à l'arbitrage, d'ailleurs, que l'on a eu recours lorsqu'il s'est agi de déterminer la valeur du capital ordinaire du chemin de fer Nord-Canadien.

Si le Gouvernement se soumet à l'arbitrage, nous assisterons à la répétition du spectacle dont nous avons été témoins, l'année dernière, relativement à l'acquisition du Nord-Canadien. Dans ce cas, le Gouvernement a fait fixer une limite de $10,000,000 que les arbitres ne devaient pas dépasser. Cependant, les arbitres ont accordé près de $11,000,000 au Nord-Canadien. Si l'acquisition du Grand-Tronc était jamais soumise à l'arbitrage, nous savons d'avance comment les choses se passeraient. A la longue, le pays serait soulagé de plusieurs millions. Je désire faire une disgression et discuter, sans délai, une certaine question, de crainte que je ne l'oublie. Les journaux qui s'opposent à la nationalisation, lorsqu'elle s'impose et que le pays est forcé de faire l'acquisition pure et simple de certains réseaux de chemins de fer, désirent voir imposer des conditions telles qu'elles soient de nature à rendre la nationalisation très difficile. Ils disent : Traitez le Grand-Tronc avec générosité. Or, en considération de l'énorme dette que le Canada doit assumer, en vue de la construction du Transcontinental et du Grand-Tronc-Pacifique, comment pouvons-nous jamais espérer faire une entreprise profitable de la nationalisation des chemins de fer, si nous sommes obligés, en plus, d'augmenter encore le total des dédommagements que nous accorderons à la vieille compagnie du Grand-Tronc? Si, dès le début, vous rendez la situation impossible, pour ainsi dire, aux chemins de fer exploités

par l'Etat, vous adoptez une ligne de conduite qui est absolument contraire aux meilleurs intérêts du pays et vous rendez infructueuse, la nationalisation de nos voies ferrées.

J'ai encore un autre extrait à citer. J'espère que je n'ennuie pas trop la Chambre, car il s'agit d'une question importante. Je ne m'attache pas, en ce moment, seulement à convertir mes collègues à mes idées, mais je veux exposer à la face du pays tout entier, quelques-uns des aspects du problème. Donc, si je prends plus de temps qu'il ne faudrait, je le fais avec l'espoir de rendre un peu service à la population canadienne.

Je désire citer un passage d'une lettre venant d'un citoyen en vue de Toronto, qui est en même temps un libéral militant. Voici :

Je suis d'avis que les émissaires du Pacifique-Canadien dirigent la campagne qui se poursuit dans la "Gazette" et le "Star." J'avertis donc la compagnie que, bien que tous reconnaissent son importance en tant que facteur économique, elle n'est plus considérée comme une force dirigeante dans le pays. Tous les efforts qu'elle pourrait tenter pour se substituer au Gouvernement du pays ou pour faire échec soit directement, soit indirectement à une politique que réclame le public réagiront désastreusement contre elle, sans compter que la campagne du "Star" et de la "Gazette" est de nature à lui faire un tort considérable.

Le pays n'ignore point que tous nos troubles viennent de ce que, par suite d'une politique désastreuse, les chemins de fer sont devenus un instrument d'exploitation dans les mains d'agioteurs au nombre desquels il faut compter les directeurs du Grand-Tronc au Canada, et le pays est bien décidé à faire disparaître cet élément. Le "crédit du Canada" ne devra plus être invoqué et servir d'épouvantail. Les faiseurs et les spéculateurs véreux qui opèrent à Londres ne sont pas d'un autre acabit que ceux de New-York et de Montréal. Il est de fait qu'ils sont tous de la même engeance. Toutes les supercheries auxquelles on a recours dans le moment, comme cette menace de supprimer les prolongements du Grand-Tronc aux Etats-Unis jouent un rôle dans les intrigues de cette société secrète. Toutefois, dans la partie engagée, entre elle et le Gouvernement, ce dernier à les atouts et il devra les abattre sans retard. La haute main est à lui et, s'il est sincère, il peut aisément triompher. Il y a unanimité dans l'Ouest sur cette question, unanimité plus évidente encore que dans le cas du tarif. L'Ouest est monté comme jamais contre les gros financiers ; il ne tolérera plus ce prétexte d'une soumission aux désirs du public lorsque, de fait, on travaille la main dans la main avec cette race de grugeurs dont nous avons connu naguère la funeste influence. Pourquoi invoquer le "crédit du Canada" et prendre des gants pour parler au Grand-Tronc? Il faudrait demander au Gouvernement qu'il définisse le sens de cette expression et nous dise comment le crédit du Canada, interprété à la lumière du sens commun, pourrait être amoindri dans le cas où l'on exigerait du Grand-Tronc qu'il se conforme à ses engagements de façon, au moins, à permettre que l'on évite la catastrophe susceptible de se produire, lorsque nous aurons sur les bras et le Transcontinental National et le Grand-Tronc-Pacifique, sans la liaison absolument nécessaire pour qu'ils aient une valeur quelconque. Les financiers du Grand-Tronc ont plutôt l'air de pirates ou de maîtres-chanteurs que des personnages hautement estimables pour lesquels ils veulent que nous les tenions.

C'est là un langage un peu vif, mais peut-être est-il justifié.

L'offre que le Gouvernement aurait faite, nous dit-on, de prendre à sa charge le réseau du Grand-Tronc en même temps que le Grand-Tronc-Pacifique, et de continuer aux actionnaires du Grand-Tronc le versement d'un dividende sur leurs actions privilégiées et sur leurs obligations garanties au taux qu'ils ont reçu jusqu'en 1917, pendant un certain nombre d'années, me paraît généreuse dans les circonstances, et la compagnie devrait l'accepter avec empressement, sinon avec avidité. A moins de vouloir, en effet, braver et défier l'opinion publique, c'est là ce que les directeurs du Grand-Tronc auraient dû faire ; mais, au lieu de cela, les administrateurs refusent cette offre avec des attitudes ridicules de personnes surprises, peinées et offensées. Ils affectent de tenir cette proposition pour une première démarche tendant à les priver de leur bien. Ont-ils fait allusion au contrat du Grand-Tronc-Pacifique, à leurs manquements, aux obligations pressantes qu'ils ont contractées envers le pays, obligations dans lesquelles ils nous ont entraînés? Oui, ils y ont fait allusion. Ils proposent au Gouvernement d'annuler ce contrat, d'annuler la dette que le Grand-Tronc a contractée envers ce pays et de rembourser au Grand-Tronc les sommes qu'il a placées dans le Grand-Tronc-Pacifique, ce qui revient à dire que, comme dans le cas du Transcontinental national, nous devrons nous charger de la partie la plus dispendieuse.

Les motifs allégués à l'appui de cette proposition sont encore plus monstrueux et plus insolents que la proposition elle-même. Comme exemple d'impudence voulue et d'oubli calculé de toutes les convenances, cette proposition dépasse peut-être tout ce que nous révèlent les annales de la haute finance canadienne.

En sus de l'offre que le Gouvernement a faite, j'imagine que l'opinion publique approuverait, à tout prendre, celle de deux ou trois millions pour les actions ordinaires. Ce serait là une offre généreuse, mais il faudrait ne pas aller plus loin et, si elle n'était pas acceptée, il ne nous resterait plus qu'à mener l'affaire jusqu'au bout, à intenter au besoin des poursuites en liquidation, tenant pour secondaire la considération de ce qui pourra arriver aux prolongements américains. La seule manière de traiter avec ces boucaniers de la finance c'est de leur faire comprendre que, par l'entremise de ses représentants au Parlement, le peuple du Canada se prépare à une lutte sans merci.

J'ai rappelé ce que disent les journaux et les critiques auxquelles ils se livrent, et je vais maintenant faire une brève mention de quelques points mis en lumière dans le rapport Drayton-Acworth—un des plus précieux qui aient jamais été présentés au Parlement. En vue de résoudre la difficulté sans cesse croissante de nos trans-

ports, le Gouvernement avait institué une commission formée de sir Henry Drayton et de deux experts en matière de chemins de fer: M. Acworth, de la Grande-Bretagne, et M. Smith, des Etats-Unis. C'était une forte commission, et elle a coûté au pays une somme considérable; mais elle a étudié la question avec le plus grand soin, et elle a présenté un rapport de haute valeur. Or, après avoir ainsi fait le choix d'hommes éminemment capables, qui ont examiné l'affaire dans tous ces détails les plus minutieux, ne semble-t-il pas que le Parlement et le pays aient le devoir d'accepter les solutions auxquelles ces hommes se sont arrêtés? Certains membres de cette Chambre parleront, sans doute, de justice due à la compagnie de chemin de fer du Grand-Tronc et, à mesure que la session progressera, ils tendront sans cesse, peut-être, à se dérober, mais je vais lire à la Chambre un extrait ou deux du rapport de cette commission, choisissant de préférence ceux qui serviront le mieux à mettre la chose dans son vrai jour. Les membres de cette commission n'avaient aucun intérêt personnel à servir, aucun besoin de faire un tort quelconque au Grand-Tronc, non plus qu'au Grand-Tronc-Pacifique, leur mission étant simplement d'étudier en experts toute la question et de suggérer à la Chambre la meilleure solution du problème des transports.

Au risque de fatiguer la Chambre bien malgré moi,, je tiens à lui lire ces passages-là, sachant que je ne lui fais pas perdre son temps en les lui lisant. Voici ce que je trouve à la page 26, sous cette rubrique: "Proposition de la compagnie du Grand-Tronc":

> Par la lettre que son président a adressée au premier minstre, le 10 décembre 1915, la compagnie du Grand-Tronc se reconnaît officiellement incapable de remplir ses obligations à l'égard du Grand-Tronc-Pacifique. La compagnie du Grand-Tronc a déjà obtenu une libération tacite des obligations qu'elle avait contractées par rapport à la moitié de ce qui concernait le Transcontinental, dans la convention intervenue tout d'abord relativement à la construction du Grand-Tronc-Pacifique. Voici maintenant que, par la lettre de son président elle se déclare "rendue au bout de sa corde", en disant qu'il lui est tout à fait impossible de s'acquitter des obligations extraordinaires qu'elle a assumé par rapport au Grand-Tronc-Pacifique. Elle veut se dégager tout à fait, et elle propose, à cette fin, de céder au Gouvernement les $25,000,000 d'actions ordinaires du Grand-Tronc-Pacifique, actuellement en sa possession mais qu'elle a obtenues à très bon compte, à condition que le Gouvernement ne se contente pas de la libérer de toute responsabilité par rapport à l'intérêt sur les valeurs du Grand-Tronc-Pacifique et des compagnies subsidiaires, ou par rapport aux déficits résultant de l'exploitation du Grand-Tronc-Pacifique, mais qu'il rembourse au Grand-Tronc-Pacifique ou à ses lignes d'embranchement, ainsi qu'à la Compagnie de développement et autres compagnies subsidiaires.
>
> Nous ne trouvons pas cette proposition raisonnable et nous ne saurions conseiller au Gouvernement de l'accepter. Que penserait-on d'un associé qui dirait à son coassocié: "Notre entreprise n'ayant pas eu de succès, permettez que je me retire, en vous priant de me rendre le montant de ma mise et de vous charger seul de l'acquittement de nos dettes; pourvu que je me trouve libéré je serai heureux de vous voir retirer de cette entreprise tout le profit possible". Nous pensons que le Grand-Tronc ne peut se soustraire aux conséquences de ses propres actes. Nous convenons qu'il ne peut s'acquitter de ses obligations par rapport au Grand-Tronc-Pacifique; mais si le Gouvernement doit libérer le Grand-Tronc des responsabilités qu'il a volontairement assumées et qu'il se trouve maintenant incapable de supporter, c'est au Gouvernement et non pas à la compagnie de fixer les conditions de cette libération.

Voilà qui est clair n'est-ce pas? Je vais maintenant lire un autre passage que je trouve à la page 30:

> Si le Gouvernement s'est enrichi aux dépens de la compagnie, ou s'il l'a trompée ou fraudée de quelque façon...

Je signale ces paroles à l'attention toute particulière de la Chambre:

> ..., il convient de voir sans retard au redressement de ce grief, dans l'intérêt de la réputation du Canada. D'un autre côté, le pays ne devrait pas être appelé, sous prétexte de bonne foi, à se charger d'une grande perte et d'une grande responsabilité, tant que ce prétexte n'aura pas été clairement justifié. Voilà pourquoi nous avons décidé de faire une enquête *vivâ voce*

Je passe maintenant à la page 32, où je trouve ceci:

> Le résultat de notre enquête nous a parfaitement convaincus que les administrateurs du Grand-Tronc étaient satisfaits, dans ce temps-là, de la convention intervenue; qu'ils ont assumé bien volontiers les risques de l'entreprise et se sont mis à l'œuvre pour la mener à bonne fin. D'après la preuve on ne saurait taxer le Gouvernement d'avoir manqué de justice ni de bonne foi dans ses transactions avec la compagnie. Nous n'hésitons pas à dire qu'au point de vue légal comme au point de vue moral, les initiateurs ou actionnaires du Grand-Tronc-Pacifique ne sauraient exiger que le pays fasse valoir le placement que le Grand-Tronc a fait, à son propre désavantage, dans le Grand-Tronc-Pacifique. Toute aide qui lui sera accordée doit être considérée non pas comme exécution d'une obligation, mais comme acte de pure générosité, et c'est ce que les fonctionnaires du Grand-Tronc ont eux-mêmes compris. Voici ce que je lis à la page 176 du dossier:
>
> "Sir Henry Drayton: Ce qui est dit dans votre lettre ne signifie-t-il pas, d'après vous, qu'afin de protéger la situation financière du Grand-Tronc et, par suite, celle du pays, le Gouvernement devrait libérer le Grand-Tronc par rapport au placement qu'il a fait? N'est-ce pas là tout ce dont il s'agit?

M. Chamberlain: Absolument.

Sir Henry Drayton: Il ne s'agit pas d'autre chose?

M. Chamberlain: Non.

Il est évident, d'après le rapport, qu'aux yeux des commissaires le Grand-Tronc n'a rien à réclamer du pays. Les administrateurs du Grand-Tronc, que je devrais plutôt appeler les gérants de ses finances, ont induit le Gouvernement de ce temps-là à participer à l'exécution de cette entreprise. On se rappelle que lorsqu'il s'est agi de construire le Grand-Tronc-Pacifique, sir Wilfrid Laurier, parlant de la nécessité de se hâter, a dit: "Nous ne saurions différer, parce que l'heure ne souffre pas de retard et que, ne pas voir dès maintenant à l'exécution de cette entreprise ce serait compromettre l'avenir du Canada." Et ceux d'entre nous qui ont bonne mémoire se rappellent probablement aussi la réplique de l'honorable M. Blair alors ministre des Chemins de fer. Il déclara que c'était non pas l'heure, mais Cox, qui ne pouvait souffrir de retard. "C'est Cox qui ne peut attendre", s'écria l'honorable M. Blair. Or, M. Cox était un de ceux qui, à cette époque, étaient associés à l'exploitation du Grand-Tronc. Voilà, pour le moment.

Le crédit du Canada sur le marché monétaire sert maintenant d'épouvantail aux administrateurs du Grand-Tronc en Angleterre. "Ne pas traiter le Grand-Tronc avec générosité, ce serait nuire au crédit du Canada". Voilà ce qu'il ne cesse de répéter. Je vais lire un article du "Financial Times", de Londres, Angleterre. J'allais l'oublier, mais, par bonheur, il m'est revenu à la mémoire. Il importe que la députation en entende la lecture. Le voici:

Est-il vrai, comme le rapport Drayton le donne évidemment à entendre que ces malheureux actionnaires n'obtiendront rien?

Il est impossible de croire qu'un Gouvernement qui s'est si bien montré pendant la grande guerre qui vient de prendre fin puisse tenir une si vilaine conduite. Ce serait porter atteinte à la réputation du Canada. si le Gouvernement, profitant des événements défavorables qui ont abaissé le prix de ces actions, cherchait à prendre possession de la ligne à un prix dérisoire. La compagnie a lutté bravement pendant plusieurs années et n'a jamais payé de dividendes aux actionnaires; après soixante-cinq ans d'efforts, elle possède un réseau qui ne le cède en rien aux autres lignes de ce continent et qui, dans un temps normal, donne des profits raisonnables. Il est inconcevable que le Gouvernement songe à s'emparer de cette propriété sans en payer la juste valeur.

Un écrivain, après avoir cité l'extrait précédent, le commente dans les termes suivants:

Remarquons cet appel insidieux à la fierté nationale en vantant le zèle et l'habileté avec lesquels les Canadiens ont manifesté leur patriotisme. Si les contribuables du Canada ne tenaient aucun compte des actionnaires ordinaires du Grand-Tronc, cela ne serait nullement incompatible avec leur belle conduite durant la guerre, bien que le "Financial Times" laisse entendre qu'une pareille conduite serait honteuse et en complet désaccord avec ce que le Canada a fait pendant la guerre. Tout cela, d'ailleurs, est absolument conforme à la morale sordide et aux principes accapareurs des financiers qui admettent la doctrine prussienne que la nécessité ne connaît pas de loi, que la fin justifie les moyens, qu'aucun domaine de la pensée humaine, qu'aucun champ d'actions, quelque noble qu'il soit, n'est sacré, si son invasion peut servir les fins de l'envahisseur, quelque basses et sordides qu'elles soient.

Remarquons également cet humiliant et abjecte appel aux sympathies. Cet appel repose aussi sur une fausseté et de fausses déductions. Les "événements défavorables" contre lesquels la compagnie a eu à lutter, ne sont pas le fait du Canada, mais doivent être attribués entièrement à la mauvaise administration et aux procédés louches des directeurs de la compagnie dans le passé.

C'est travestir grossièrement les faits que de dire que la compagnie du Grand-Tronc possède maintenant un réseau aussi complet et aussi bien outillé que celui que toute autre ligne américaine et capable, dans un temps normal, de donner des profits raisonnables. Vu que, dans des temps qui étaient quelquefois plus que normaux, la compagnie ne gagnait pas la moitié des dividendes qu'elle payait; vu que les administrateurs de la compagnie déclarent par écrit qu'ils leur faudrait une somme de 51 millions pour mettre le réseau dans de bonnes conditions, et vu le rapport de la commission royale, il est évident qu'un paragraphe comme celui que je viens de citer a été publié par des hommes qui ignoraient absolument la question, qui n'ont aucun souci de la vérité ou de la fausseté de leurs affirmations, pourvu que leurs écrits produisent sur les lecteurs l'impression qu'ils en attendent.

Il est temps que le public soit mis en garde contre les méthodes et les moyens de publicité adoptés par les financiers et les journaux à leur solde. Il se fait actuellement dans tout le pays une vigoureuse campagne de presse pour empêcher que les grands services d'utilité publique soient libérés des tentacules de la haute finance.

Au sujet des quatre émissions de parts privilégiées, les prétentions du "Financial Times", qui sont également celles des magnats du Grand-Tronc, sont encore plus extravagantes et plus impertinentes que celles qui ont trait aux actions ordinaires. L'écrivain du "Times" voudrait que, pour les actions de toutes sortes, dont la valeur, aux prix cotés à la bourse, s'élève à 70 ou 75 millions, valeur basée sur des dividendes non gagnés et des profits fictifs, le Gouvernement canadien remboursât les actionnaires à des taux qui porteraient le chiffre total des paiements à plus de 150 millions de dollars.

Quand on se remémore tous les faits se rapportant à ces actions; quand on réfléchit aux méthodes employées pour donner une valeur commerciale à ces actions; quand on songe aux conditions actuelles du réseau, telles qu'elles sont exposées dans le rapport de la commission royale; quand on relit les conclusions du rapport concernant ces actions, "nous considérons

le capital-actions de la compagnie comme ayant actuellement une très faible valeur intrinsèque"; quand on a tout cela sous les yeux ou dans l'esprit, on se rend compte de la malice, de l'avidité et de la turpitude morale qu'il faut posséder pour imaginer des réclamations comme celles que publie le "Financial Times".

J'ai encore une question ou deux à traiter, bien que j'aie déjà parlé trop longtemps. Ainsi qu'il est dit dans le rapport Drayton-Acworth, depuis dix ou douze ans, la compagnie du Grand-Tronc n'a pas fait les travaux nécessaires à l'entretien de la voie, et en agissant ainsi elle a négligé les intérêts du pays, parce que son réseau n'est plus en mesure de donner le service nécessaire. Les sommes que la compagnie a négligé d'employer à l'entretien de la ligne s'élèvent à un chiffre considérable—à 21 millions, je crois. Le chiffre exact est donné dans le rapport Drayton-Acworth. Bien qu'elle fût en défaut sous ce rapport, elle a payé à ses actionnaires, durant cette période, la somme énorme de 36 millions, sous forme de dividendes. Aujourd'hui, cette compagnie a l'audace de reprocher au Gouvernement la position dans laquelle elle se trouve. Elle demande de l'aide et cherche à nous effrayer en disant que le crédit du Canada en souffrira si cette aide n'est pas accordée. Si le crédit du pays est à la merci des menaces du premier exploiteur venu, je dis que la situation est en effet très grave.

En terminant, je tiens à exprimer l'espoir que le Gouvernement réglera cette affaire de la seule manière dont elle devrait être réglée. Le Grand-Tronc, je le répète, a mis le pays dans l'embarras où il se trouve actuellement, et le Gouvernement n'a aucun droit de venir au secours de la compagnie.

M. CAHILL: Le Gouvernement aurait-il la complaisance de nous dire où nous mènera ce projet de loi, où nous tendons?

L'hon. sir THOMAS WHITE: Je pourrais profiter de la question posée par mon honorable ami pour expliquer la situation actuelle, et en le faisant, répondre au représentant de Lotbinière (M. Vien) sur certains sujets qu'il a soulevés cet après-midi.

La loi que nous prions le Gouvernement de rendre a pour objet de confirmer et ratifier un décret du conseil rendu aux termes de la loi des mesures de guerre, décret qui, je l'ai dit pendant le débat sur le projet de résolution, a la même force et le même effet qu'une loi. A la faveur de ce décret du conseil, le ministre des Chemins de fer a été nommé séquestre du réseau du Grand-Tronc-Pacifique, et il exploite ce réseau grâce aux pouvoirs que ce décret lui confère et sous la direction et la surveillance de la cour de l'échiquier.

Cet après-midi, le représentant de Lotbinière m'a paru mal saisir la situation véritable. Il semblait d'avis que le Gouvernement avait acquis par expropriation le réseau du Grand-Tronc-Pacifique. Or, il n'en a rien fait; il a simplement nommé un séquestre, revêtu des pouvoirs d'un séquestre aux termes de l'article 26 de la loi de la cour de l'échiquier. A titre de séquestre, le ministre des Chemins de fer est précisément dans la même situation qu'un séquestre nommé par la cour de l'échiquier, car le décret du conseil le déclare. Le Parlement a autorisé la cour de l'échiquier à nommer un séquestre en certains cas, et il peut aussi nommer le ministre des Chemins de fer séquestre possédant les pouvoirs attribués par l'article 26 de la loi de la cour de l'échiquier et soumis à la juridiction de ce tribunal.

M. VIEN: Par quel statut?

L'hon. sir THOMAS WHITE: Grâce aux pouvoirs du Parlement. Lorsque nous aurons adopté cette loi, mon honorable ami et tous les autres membres de cette Chambre, ainsi que le Sénat, aura fait, avec l'assentiment de la couronne, le ministre des Chemins de fer séquestre du Grand-Tronc-Pacifique. Il l'est déjà, je le répète, à la faveur du décret du conseil qui a été rendu.

Souffrez que je l'explique de nouveau de mon point de vue, pour éclairer mon honorable ami. Le Parlement autorise la cour de l'échiquier à nommer un séquestre en certains cas. Il peut aussi autoriser un particulier à être séquestre d'un réseau de voies ferrées subordonnément à la juridiction de la cour de l'échiquier. Cela a eu lieu dans ce cas-ci. Pourquoi? Parce que, ainsi que je l'ai expliqué lorsque le projet de résolution a été délibéré par la Chambre, on ne pouvait demander à la cour de l'échiquier que la confiscation et la vente. Mon honorable ami demandait, cet après-midi pourquoi le Gouvernement, au lieu de s'emparer immédiatement du chemin à la faveur de la loi des mesures de guerre, n'a-t-il pas attendu quelques jours, jusqu'à ce que la compagnie manquât à ses engagements? Evidemment, l'honorable député n'a pas tenu compte des hypothèques fiduciaires—et je ne l'en blâme guère, car ce sont des documents très compliqués—garantissant les diverses émissions du Grand-Tronc-Pacifique. Ainsi, le Gouvernement fédéral a garanti les premières valeurs hypothécaires. Or, si nous avions voulu de-

mander à la cour de l'échiquier la nomination d'un séquestre aux termes de la loi qui la régit, il nous aurait fallu attendre jusqu'à ce que la compagnie fût en défaut de payer l'intérêt sur les valeurs garanties par l'Etat, et six mois après, tel que stipulé dans les hypothèques fiduciaires. Le Gouvernement canadien était en présence de cette situation: la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique était incapable de poursuivre ses opérations. Pourquoi? Parce qu'elle n'avait pas d'argent. Le Grand-Tronc ayant décidé de tirer son épingle du jeu, pour ainsi dire, a déclaré: "Je ne puis pas vous donner l'argent." Le Gouvernement fédéral en était rendu au point de dire: "Nous ne continuerons pas à payer de sept à huit millions de dollars par année pour maintenir ce réseau, tant que les négociations avec le Grand-Tronc seront dans l'état peu satisfaisant où elles se trouvent." Or, que serait-il arrivé si le Gouvernement n'avait pas nommé un séquestre légal?

J'ai fait voir au comité que le Gouvernement fédéral ne pourrait pas s'adresser à la cour d'échiquier, d'après la loi relative à ce tribunal, pour la nomination d'un séquestre.

M. VIEN: Jusqu'au jour où la compagnie manquerait à ses engagements?

L'hon. sir THOMAS WHITE: Oui, et six mois après, suivant les conditions des hypothèques fiduciaires. Aucune de ces dernières, qu'il m'a été donné de voir, ne stipule qu'aussitôt le défaut du paiement de l'intérêt constaté, on peut demander la nomination d'un séquestre. On attend d'ordinaire trois ou quatre mois, et l'on n'a certainement pas tort en cela, car une compagnie peut sortir de l'impasse où elle se trouve. Je le répète, dans le cas qui nous occupe, le Gouvernement s'est trouvé en face de cet avis: Nous n'avons plus un sou. Nous devrons cesser l'exploitation du réseau du chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique. L'intérêt public exigeait que le Gouvernement agît, et c'est ce qu'il a fait, mais il n'a pas exproprié le réseau. Il a nommé un séquestre, parce qu'en tenant compte de la loi de la cour d'échiquier, il a constaté qu'il lui était impossible de s'adresser à celle-ci, en la façon ordinairement observée dans la nomination d'un séquestre. En outre, la cour d'échiquier ne possède pas d'après la loi qui l'a constituée, le pouvoir de permettre la nomination d'un séquestre, lorsqu'il s'agit d'un réseau de la nature de celui du Grand-Tronc-Pacifique, pour la raison qu'à ce réseau se rattachent des lignes télégraphiques qui ne relèvent pas de la juridiction de la cour d'échiquier, sans compter une compagnie de développement de puissance hydraulique, une compagnie de lignes auxiliaires et une voie ferrée provinciale. En conséquence, et dans ces circonstances, le Gouvernement, ainsi que je l'ai dit déjà, a pris les moyens voulus pour assurer dans l'intérêt public, l'exploitation du réseau. Je suis certain que tous les membres de la Chambre, sans aucune exception, reconnaîtront que c'eût été un désastre pour le pays, au temps où nous sommes, de permettre la cessation de cette exploitation.

Quant à la question de responsabilité que mon honorable ami a soulevée, je suis certain qu'il n'a pas étudié attentivement la question, car s'il l'avait fait, il n'aurait pas attaqué cet aspect du problème. Ce titre de séquestre, le ministre des Chemins de fer se trouve exactement dans la même position qu'occupe un séquestre nommé par le tribunal et qui est soumis à la direction entière de celui-ci. Il est là pour exploiter le réseau. Le décret du conseil ne laisse place à aucun doute à cet égard. Il y a plus, ce décret du conseil a la force et l'effet d'une loi statutaire et le Parlement, en le ratifiant, aujourd'hui, stipulera que le ministre des Chemins de fer, en sa qualité de séquestre, n'encourra aucune responsabilité envers la compagnie du chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique, ni a l'endroit des détenteurs d'obligations ou autres créanciers. Mon honorable ami a semblé demander si tout cela serait valide. Je lui répondrai dans l'affirmative, parce que le Parlement l'a décrété ainsi, dans la loi des mesures de guerre qui accordait au Gouvernement fédéral l'autorité voulue pour adopter ce décret du conseil qui, je le dis encore une fois, a la force et l'effet d'une loi statutaire. Si mon honorable ami entretient le moindre doute à cet égard, ce doute disparaîtra certainement lorsque le Parlement aura rendu valide ce décret du conseil, puisque celui-ci fait partie d'une loi de ce Parlement.

M. McKENZIE: A ce sujet, me permettra-t-on de poser une question? L'honorable chef du Gouvernement dit que le ministre des Chemins de fer sera, dans le cas dont la Chambre est saisie, et à toutes fins que de droit, celui-là même qui remplira la fonction d'un séquestre régulièrement nommé. Le séquestre ainsi nommé doit administrer ses fonds suivant la valeur de l'immeuble qu'on remet entre ses mains et, en sa qualité de séquestre, il doit obéir à la direction de la cour. Dans le cas qui se pré-

sente maintenant, le Gouvernement va-t-il fournir au séquestre les deniers qui lui permettront d'exploiter l'ouvrage?

L'hon. sir THOMAS WHITE: Les seuls deniers que le Gouvernement fournira seront ceux absolument nécessaires au maintien de l'exploitation du réseau, ou les donnera sur réception du certificat du séquestre, tels qu'autorisés par la cour d'échiquier et l'on agira précisément de la façon que mon honorable ami avait en vue. Autrement dit, ce séquestre ne diffère pas essentiellement de celui d'une compagnie industrielle ou d'un chemin de fer qui tombe d'ordinaire sous la juridiction de la cour d'échiquier, quant à la nomination d'un séquestre. C'est l'aspect légal de la question et ce que nous demandons au Parlement de faire, c'est de ratifier et de confirmer ce décret du conseil, qui j'en suis convaincu, a la force et la portée d'une loi du Parlement, pour cette raison; si les honorables députés veulent relire la loi des mesures de guerre, ils trouveront qu'elle fait relever de la juridiction du Gouvernement, par décret du conseil, la question du transport durant la guerre. En qualité de séquestre, le ministre des Chemins de fer se trouve en possession du réseau et il l'exploite.

Quelle est donc la situation, aujourd'hui, en ce qui concerne la compagnie du chemin de fer du Grand-Tronc, parce que, après tout c'est là ce que les honorables députés veulent savoir. A la réunion des actionnaires de la compagnie du chemin de fer du Grand-Tronc du Canada, tenue, à Londres, le 21 mars 1919, on a adopté une résolution qui fait partie des documents que j'ai déposés sur le bureau de la Chambre, il y a quelques jours, et que les honorables députés ont lue, j'en suis certain. Voici la teneur de cette résolution:

> Que cette assemblée, ayant entendu la déclaration du président au sujet des négociations qui se sont poursuivies entre le Gouvernement et le bureau de direction, approuve la décision du bureau et est d'avis que la somme offerte par le Gouvernement pour l'achat du chemin de fer du Grand-Tronc est insuffisante et ne permettra pas au bureau de formuler un projet d'arrangement à l'amiable qui puisse satisfaire les droits des différentes catégories d'actionnaires; mais elle recommande au bureau de faire part au Gouvernement du désir de tous les actionnaires d'en arriver à une entente:
>
> Et que le bureau soit prié de former un comité à être choisi parmi les plus forts actionnaires, pour conférer du sujet avec le bureau.

Depuis que la question est venue devant la Chambre, M. Kelley, président du Grand-Tronc-Pacifique et du Grand-Tronc est revenu d'Angleterre. Il est venu me voir, m'a présenté cette résolution et a entamé des négociations au nom de la compagnie du Grand-Tronc. Voilà la situation jusqu'à date, en ce qui concerne la compagnie de chemin de fer du Grand-Tronc.

Le député de Lotbinière (M. Vien) a dit qu'il n'y avait pas eu faillite. Je suis sûr qu'il comprend que la seule raison pour laquelle il n'y a pas eu faillite, c'est parce que le Gouvernement du Canada a voté 7 millions et demi et 8 millions par année pour payer, non seulement le déficit sur l'exploitation du Grand-Tronc-Pacifique, mais aussi l'intérêt sur les obligations garanties de cette compagnie, y compris celles qui avaient été garanties par la compagnie du Grand-Tronc elle-même. En un mot le Gouvernement a supporté tout le fardeau. Pour donner à mon honorable ami une idée de ce qu'aurait été la situation cette année, je dirai que l'intérêt qu'il aurait fallu payer sur toutes les valeurs est évalué à 8 millions, auxquels il faut ajouter 4 millions, représentant le déficit sur l'exploitation, soit un déficit total d'environ 12 millions sur le réseau du Grand-Tronc-Pacifique pour l'exercice 1920.

M. VIEN: Que le Gouvernement payera dans tous les cas. Le séquestre devra le payer.

L'hon. sir THOMAS WHITE: Non, le séquestre ne paiera pas l'intérêt qui est garanti. Il devra, sur l'ordre du tribunal, prélever des fonds, au moyen de certificats de séquestre, jusqu'à concurrence de la somme nécessaire pour combler le déficit sur les frais d'exploitation seulement. Le Gouvernement, d'après les lois antérieures, est naturellement passible de payer l'intérêt sur les obligations du Grand-Tronc-Pacifique qu'il a garanties; mais le séquestre ne paiera pas l'intérêt sur les valeurs du Grand-Tronc-Pacifique qui ont été garanties par la compagnie de chemin de fer du Grand-Tronc.

M. McMASTER: Le Gouvernement du Canada avançait-il de l'argent pour payer l'intérêt sur les obligations du Grand-Tronc-Pacifique qui étaient garanties par le Grand-Tronc et non par nous-mêmes?

L'hon. sir THOMAS WHITE: Absolument, et c'est ce que n'a pas très bien compris la Chambre. Le Gouvernement du Canada a tout payé; la compagnie de chemin

de fer du Grand-Tronc n'a rien payé du tout.

M. McMASTER: Et elle payait des dividendes à ses actionnaires pendant ce temps-là?

L'hon. sir THOMAS WHITE: Eh bien, je ne crois pas qu'elle ait déclaré de dividende récemment. Mais tout le fardeau du Grand-Tronc-Pacifique a été rejeté sur le Gouvernement du Canada. Ce que je crois que mon honorable ami n'a pas compris et ce qui n'a, peut-être, pas été bien expliqué à Londres, c'est que le Gouvernement du Canada a, chaque année, fourni l'argent pour payer les intérêts garantis, y compris naturellement, ceux qui étaient garantis par la compagnie de chemin de fer du Grand-Tronc du Canada.

Mon honorable ami a parlé de la ligne de l'est du chemin de fer Transcontinental-National, et a dit que le Gouvernement aurait dû obliger le Grand-Tronc-Pacifique de la prendre à loyer comme il était indiqué dans la loi. Théoriquement, c'est exact. Mais l'honorable député sait quelles diverses raisons de défense auraient été soulevées et les litiges qui en auraient résulté, et à quoi bon? Dans quel but? L'intérêt que le Grand-Tronc-Pacifique aurait eu à payer touchant la division de l'est du Transcontinental-National aurait été environ 5 ou 6 millions par année. Si l'on avait agi ainsi que le préconise mon honorable ami, on serait dans cette position: c'est qu'au lieu d'avoir une somme de 12 millions à payer en 1920, il y aurait eu 17 millions, représentant l'intérêt sur la division est du Transcontinental National. Mon honorable ami n'a pas besoin de mon avis pour savoir si le Grand-Tronc-Pacifique aurait été en mesure de supporter cette charge, de sorte que nous pouvons laisser la question de côté. C'est chose du passé et je ne vois pas l'utilité de la discuter.

On a parlé de notre crédit à Londres. Nous sommes toujours très désireux de maintenir notre crédit à Londres, à New-York et ailleurs. Le Canada a toujours occupé une position enviable dans la capitale anglaise.

Nous avons apprécié l'avantage résultant du placement d'emprunts sur ce marché; seulement, nous avons pensé que, encore que le sentiment exerce une certaine influence en pareille matière, cette opération financière était avantageuse au prêteur comme à l'emprunteur. Je le répète donc, notre situation en matière d'emprunts sur le marché de Londres a donc été des plus honorables.

Quelques journaux de Londres auxquels a fait allusion, cet après-midi, l'honorable représentant de Springfield (M. Richardson) auraient voulu créer l'impression que le crédit du Canada souffrirait de l'action qu'il nous a fallu prendre. J'ai remarqué il y a quelques temps une dépêche de Londres publié dans la "Gazette" de Montréal et que voici:

> On s'attend que le Canada remboursera ses emprunts sur le marché britannique, à leur échéance. Environ 25,000,000 de dollars viennent à échéance en juin. En Grande-Bretagne, on pense que puisque le Canada peut offrir des crédits aux pays d'Europe, il ne saurait espérer que la Grande-Bretagne qui a besoin de tout son argent disponible, ouvre des crédits au Canada. Cette opinion est partagée par les Canadiens ici qui croient que nous devons pourvoir aux besoins de notre commerce extérieur grandissant, et cela à même nos propres fonds, et non pas sur des emprunts britanniques.

Il m'a semblé étrange qu'on expédiât au Canada une dépêche indiquant qu'on ne permettrait pas au Gouvernement canadien de renouveler un emprunt existant à Londres, au moment même où je tentais tous mes efforts comme ministre des Finances pour le renouvellement d'un prêt de 100,000,000 de dollars fait au gouvernement impérial par les banques autorisées du Canada. Il m'a semblé que si cette idée régnait, elle ne devait prédominer que dans certains cercles très étroits. Ce ne pouvait être l'avis du gouvernement impérial, parce que mes relations avec ce gouvernement ne sauraient être plus cordiales qu'elles ne l'ont été, non seulement durant la guerre, mais depuis que je suis ministre des Finances. J'en profitai pour transmettre un câblogramme à sir G. Perley, haut-commissaire canadien, afin de m'éclairer sur l'exactitude de cette dépêche. Voici sa réponse, en date du 24 mars:

> Je n'ai rien vu dans la presse et n'ai aucun renseignement qui puisse autoriser la rumeur que le Canada doit s'attendre à rembourser ses emprunts arrivant à échéance ici. J'ai vu les autorités du Trésor qui me disent que rien n'autorise ces dépêches de presse. Je suis autorisé à vous envoyer le message suivant:
>
> "Le chancelier de l'échiquier déclare que le Trésor apprécie hautement le concours financier du Canada durant la guerre, vu que le Dominion a été en mesure de prêter au gouvernement britannique plus que le Canada n'a emprunté de lui. Quant à l'emprunt venant à échéance en juin prochain, le Trésor, sur demande, autorisera immédiatement une nouvelle émission ici en remplacement de cet emprunt, ou verra d'un œil favorable la proposition portant que cet emprunt soit purgé en compensation de la dette contractée envers vous, si vous le préférez.

Tout ce que nous demandons au comité de faire cet après-midi, c'est d'approuver la ratification de ce décret du conseil qui

place le ministre des Finances dans la situation de séquestre du réseau du Grand-Tronc-Pacifique.

M. CAHILL: Le ministre n'a pas répondu à ma question. J'ai demandé au Gouvernement comment, à son avis, cette affaire aboutirait et quel en serait le dénouement.

L'hon. sir THOMAS WHITE: Je croyais avoir répondu à ce que l'honorable député visait, en disant que la compagnie du Grand-Tronc avait entamé des négociations par l'entremise de M.Kelley. Cela va sans dire, je ne saurais prévoir à quoi aboutiront ces négociations; seulement, à mon avis, le Grand-Tronc deviendra la propriété du Gouvernement fédéral. Je ne suis pas en mesure de l'affirmer définitivement, parce que nous ne sommes pas encore arrivés à un accord dans nos négociations. Voici sans doute la pensée de l'honorable député: supposons que nos négociations avec la compagnie du Grand-Tronc du Canada ne progressent pas favorablement, que fera le Gouvernement? J'ai dit, l'autre jour, que le Gouvernement aurait plusieurs recours à exercer. Ainsi, quand une action en justice peut être exercée, on peut présenter à la cour de l'échiquier une demande de prise de possession en vertu de la première hypothèque couvrant les obligations de la compagnie du Grand-Tronc garanties par l'Etat. Il y a d'autres hypothèques en vertu desquelles le Gouvernement fédéral, advenant défaut de paiement, peut procéder à la prise de possession et à l'offre en vente. Le Gouvernement fédéral se trouve alors en mesure d'intenter une action en s'appuyant sur les obligations venues à échéance. J'ai répondu à mon honorable ami. Il ne convient pas d'indiquer l'attitude précise que prendra le Gouvernement. Il faut considérer la situation du Grand-Tronc, celle du Grand-Tronc-Pacifique, celle du Gouvernement garant des valeurs du Grand-Tronc-Pacifique, celle de la compagnie du Grand-Tronc garante des valeurs du Grand-Tronc-Pacifique, et en outre il y a une forte somme due par le Grand-Tronc. Je ne saurais dire à l'honorable député comment tout cela finira. J'ai tâché de rendre ma pensée sensible.

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

Reprise de la séance.

M. CAHILL: Avant six heures, le premier ministre intérimaire nous a dit que des négociations étaient entamées avec la compagnie du Grand-Tronc.

[L'hon. sir Thomas White.]

Je voudrais demander si le Gouvernement a l'intention d'acquérir le réseau du Grand-Tronc, conformément aux prévisions faites antérieurement.

L'hon. sir THOMAS WHITE: J'ai déclaré que les négociations étaient reprises entre la compagnie du Grand-Tronc et le Gouvernement. Il n'est pas désirable de rien ajouter à cette déclaration.

M. CAHILL: Je voudrais savoir si le Gouvernement a définitivement résolu d'acquérir le Grand-Tronc comme un chemin de fer de l'Etat dans le cas où l'on pourrait obtenir cette ligne approximativement aux mêmes conditions qui ont été offertes il y a quelque temps.

L'hon. sir THOMAS WHITE: Je ne peux que répéter qu'il n'est pas désirable de faire aucune déclaration précise au sujet des négociations qui sont en cours.

L'hon. M. MURPHY: Après la nouvelle très importante que le premier ministre intérimaire vient de donner immédiatement, je me permettrai de dire avec tout le respect possible qu'il n'est pas raisonnable de demander à la Chambre de continuer l'étude de cette mesure, en raison des négociations qui sont ouvertes et de l'influence qu'elle pourrait avoir sur le résultat de la législation en question. Nous devrions assurément être en possession de ce renseignement avant d'être invités à pousser plus loin l'étude de cette loi.

L'hon. sir THOMAS WHITE: Les négociations n'ont aucun rapport avec la question soumise à la Chambre, avec tout le respect dû à mon honorable ami.

L'hon. M. MURPHY: Nous ne pouvons pas le dire.

L'hon. sir THOMAS WHITE: Voici la question soumise à la Chambre. Par arrêté du conseil, le Gouvernement a désigné le ministre des Chemins de fer comme séquestre du réseau du Grand-Tronc-Pacifique. Il agit en vertu de cet arrêté et sous la direction de la cour d'Echiquier. Nous demandons au Parlement de valider ce que nous avons fait. Il existe une situation particulière au sujet du Grand-Tronc-Pacifique, complètement étrangère aux négociations avec le Grand-Tronc.

Cette situation est que le réseau ne peut continuer son exploitation et s'acquitter de ses obligations envers le public sans la nomination de ce séquestre. Nous demandons au Parlement de ratifier l'arrêté du conseil qui a créé cette position de séquestre pour

permettre le fonctionnement du réseau du Grand-Tronc-Pacifique afin de servir les besoins du public dans l'ouest du Canada.

M. CAHILL: Quelle était alors la signification de la déclaration faite par mon honorable ami en présentant cette législation, quand il a dit que le Grand-Tronc avait à faire la prochaine démarche? Si nous prenons cette ligne par l'entremise d'un séquestre, combien de temps devrons-nous continuer dans cet état? Si l'on nommait un séquestre suivant la méthode ordinaire, il ne s'adresserait pas au trésor du pays pour obtenir l'argent nécessaire à l'exploitation de la ligne, mais il devrait se procurer l'argent ailleurs. Allons-nous prendre à notre charge toutes les obligations et continuer à administrer la ligne jusqu'à ce que nous soyons arrivés à quelque arrangement définitif avec le Grand-Tronc? Quelle relation existe-t-il entre le Grand-Tronc et la législation actuelle? Si le Gouvernement ne fait pas une entente avec le Grand-Tronc, que s'ensuivra-t-il? Combien de temps continuerons-nous à exploiter la ligne dans les conditions actuelles? Le Gouvernement invoquera-t-il la forclusion, prendra-t-il la ligne à son compte, le mettra-t-il en vente ou que fera-t-il?

L'hon. sir THOMAS WHITE: C'est au Gouvernement à prendre une détermination. La situation immédiate est que la nomination d'un séquestre est absolument nécessaire pour continuer l'exploitation et remplir les obligations envers le public. La cause immédiate de cette nomination de séquestre, c'est que l'intérêt public serait protégé par la continuation de l'exploitation du réseau du Grand-Tronc-Pacifique. Mon honorable ami demande pendant combien de temps? Cela dépendra de la conduite qu'adoptera le Gouvernement. Le ministre des Chemins de fer agit comme séquestre sous l'autorité de la cour d'Echiquier. Il faut de l'argent pour combler les déficits des dépenses d'exploitation pour que le réseau puisse fonctionner. Le ministre des Chemins pourrait offrir ses certificats de séquestre, avec l'autorisation de la cour d'Echiquier, à des personnes particulières, s'il le désirait, mais il n'y a pas nécessité d'agir ainsi. Le Gouvernement est satisfait de prendre les certificats de séquestre qui deviendront une dette privilégiée sur tout le réseau, avant toutes les autres dettes existantes, en vertu d'un ordre de la cour d'échiquier. Dans tous les cas, notre devoir immédiat est d'exploiter la ligne. C'est tellement évident que la question n'est pas discutable. Si le Gouvernement n'avait pas nommé un séquestre, il en serait résulté l'alternative de permettre au réseau d'arrêter son fonctionnement, ce qui aurait amené un grand désordre et presque un désastre dans les régions ouest du pays qui sont desservies par la ligne.

Indépendamment des négociations que le Gouvernement peut poursuivre avec le Grand-Tronc, le devoir immédiat lui incombe de pourvoir à l'exploitation du Grand-Tronc-Pacifique, et c'est ce que nous faisons. Mon honorable ami pose la question: Que va-t-il arriver ensuite? Je l'ai déjà déclaré, le Gouvernement a plusieurs remèdes à sa disposition. Nous pouvons avoir recours à la confiscation et à la vente en vertu de la première hypothèque protégeant les obligations garanties par le gouvernement fédéral ou en vertu d'autres hypothèques garantissant des valeurs émises que l'Etat a en sa possession. Le Gouvernement adoptera l'attitude qu'il jugera la meilleure d'après les avis qu'il recevra; mais la question immédiate dont est saisi le comité général de la Chambre, c'est de savoir si oui ou non cette charge de séquestre sera ratifiée par le Parlement.

L'hon. M. MURPHY: Le ministre des Finances a-t-il affirmé que les négociations en cours, quel que soit leur résultat, ne sauraient avoir de portée sur les effets de la loi soumise à la discussion de la Chambre?

L'hon. sir THOMAS WHITE: Ce n'est pas là ce que j'ai dit exactement. J'ai affirmé que, indépendamment des négociations entamées avec le Grand-Tronc le devoir incombe au Gouvernement de pourvoir à l'exploitation du réseau du Grand-Tronc-Pacifique. Pour arriver à cette fin, la nomination d'un séquestre s'imposait et nous en avons fait nommer un. Nous avons entamé des négociations avec le Grand-Tronc pour la bonne raison que la compagnie n'a pas rempli ses engagements envers le réseau du Grand-Tronc-Pacifique. Je l'ai déjà fait observer, la compagnie a essayé de rejeter sur les épaules du Canada le fardeau entier de ses responsabilités. En réponse à la demande de la compagnie, nous avons déclaré que nous continuerions à soutenir avec les fonds de l'Etat le réseau du Grand-Tronc-Pacifique et à acquitter les intérêts sur les obligations émises par cette compagnie de chemin de fer et garanties tant par le gouvernement fédéral que par le Grand-Tronc-Pacifique; toutefois, nous avons fait observer à la compagnie que le Gouvernement ne se proposait pas de venir à son secours en considération des négocia-

tions entamées avec le Grand-Tronc et qui étaient loin d'être satisfaisantes.

J'ai donné toutes ces explications à la Chambre lorsque la résolution était en discussion et, avant la suspension de la séance à six heures. J'ai déclaré que la compagnie du Grand-Tronc a entamé de nouvelles négociations avec le gouvernement fédéral depuis la dernière fois que la question a été débattue ici. J'ai fourni à la Chambre des explications parfaitement franches et nettes sur cette affaire.

M. CAHILL: Pour moi, la question n'est pas encore absolument éclaircie. Si la présente loi n'a aucun rapport avec la compagnie du Grand-Tronc, nous avons raisonnablement le droit, à mon avis, de demander au Gouvernement ce qu'il se propose de faire en ce qui concerne le Grand-Tronc-Pacifique. A-t-il l'intention de conserver l'administration du chemin de fer et pour combien de temps? Pourquoi ne remet-il pas cette voie ferrée entre les mains d'un séquestre?

L'hon. sir THOMAS WHITE: Le Grand-Tronc-Pacifique est entre les mains d'un séquestre.

M. CAHILL: Pour quelle raison ne laisse-t-on pas vendre le chemin de fer? Pourquoi irions-nous, par l'adoption de la loi en discussion, obliger le gouvernement fédéral à débourser des sommes illimitées?

Je ne comprends pas très bien ce que le ministre des Finances entend par "l'état peu satisfaisant des négociations avec le Grand-Tronc". Si j'ai bien saisi le sens de ses remarques, il a affirmé que le projet de loi n'a absolument rien à faire avec le Grand-Tronc et quelques instants plus tard il déclare que le Parlement doit adopter ce projet de loi à cause de l'état peu satisfaisant des négociations entamées avec le Grand-Tronc.

Pour moi, le Gouvernement devrait déclarer sans délai au Parlement s'il a l'intention d'acquérir le Grand-Tronc et s'il est décidé à adopter la nationalisation des chemins de fer. La question de la nationalisation des voies ferrées n'a jamais été débattue au Parlement, à ma connaissance; je suis donc d'avis que les députés devraient être mieux renseignés qu'ils ne le sont sur les intentions du Gouvernement, avant de s'engager dans des dépenses si considérables.

L'hon. sir THOMAS WHITE: Si mes renseignements sont exacts, le premier ministre (sir Robert Borden) a donné les détails les plus complets sur ce sujet, dans le cours de la dernière session.

[L'hon. sir Thomas White.]

M. VIEN: Pas du tout. Il a refusé de fournir des renseignements au Parlement.

L'hon. sir THOMAS WHITE: Je ne voudrais pas trop me répéter, mais les explications que j'ai données sont, il me semble, suffisamment claires. Dès que les directeurs de la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique ont fait savoir au gouvernement canadien qu'ils ne voulaient plus exploiter le réseau, le Gouvernement s'est trouvé en face d'une situation qui exigeait la nomination d'un séquestre; c'était là le meilleur moyen de sauvegarder l'intérêt public. Le Gouvernement a donc agi sans délai et il demande aujourd'hui au Parlement de ratifier sa conduite.

Personne n'a sérieusement prétendu que le gouvernement fédéral aurait dû permettre que le réseau du Grand-Tronc-Pacifique cessât d'être exploité.

M. CAHILL: Ce serait inutile.

L'hon. sir THOMAS WHITE: Mon honorable ami dit que c'est inutile.

M. CAHILL: Ce que je dis, c'est que ce serait inutile.

L'hon. sir THOMAS WHITE: L'honorable député déclare que ce serait inutile, et ce serait vrai dans certaines circonstances, comme, par exemple, si le gouvernement fédéral devait ajouter à tout ce qu'il a fait une somme de 12 millions pour l'année qui vient et se charger pour l'avenir de toutes les obligations du Grand-Tronc-Pacifique, après lui avoir déjà avancé 10 millions en 1909, 15 millions en 1913, 16 millions en 1914 et 22 millions depuis. En pareil cas, certes, oui ce serait inutile.

M. CAHILL: Le Gouvernement n'a-t-il pas, en vertu de la loi des mesures de guerre, le même pouvoir de modifier la loi relative à la cour d'Echiquier que de constituer un liquidateur?

L'hon. sir THOMAS WHITE: C'est précisément là ce que nous avons fait, et il faut que mon honorable ami n'ait pas lu le décret du conseil. Nous avons étendu la juridiction de la cour d'Echiquier de manière à permettre au liquidateur d'agir tout comme s'il avait été nommé par ce tribunal. Les pouvoirs de la cour d'Echiquier ont été étendus, parce qu'ils ne s'appliquaient pas à un réseau de chemin de fer comme celui du Grand-Tronc-Pacifique et, comme je l'ai déjà signalé, le ministre des Chemins de fer est dans la même position qu'un liquidateur nommé en vertu de la loi en ce qui regarde ses devoirs et ses pouvoirs et il est comptable de ses actes à la cour d'Echiquier.

Il est donc absolument inexact de dire que le Gouvernement s'est emparé de ce réseau. Le ministre des Chemins de fer en est le liquidateur et, si le Gouvernement ou le Parlement décidait demain de nommer à sa place comme liquidateur un simple particulier, celui-ci serait absolument dans la même position que le ministre et il serait soumis à la cour d'Echiquier. La compagnie de chemin de fer du Grand-Tronc désire que le Gouvernement continue à lui avancer, sous forme de prêts, 10 ou 12 millions par année, la déchargeant de toute obligation à l'égard du Grand-Tronc-Pacifique. Le Gouvernement lui a répondu qu'il n'en ferait rien tant que les négociations entamées avec le Grand-Tronc n'auraient pas abouti à quelque chose de plus satisfaisant. Depuis que cette affaire a été mise sur le tapis devant la Chambre par une résolution, les actionnaires du Grand-Tronc ont voté une délibération indiquant le désir de reprendre avec le Gouvernement fédéral les négociations jusqu'ici interrompues, et le président de l'une et l'autre compagnie, M. Kelley, est venu me voir à Ottawa dans le but de rouvrir les négociations.

M. CAHILL: A l'égard de quoi?

L'hon. sir THOMAS WHITE: A l'égard d'une acquisition de tout le réseau de la compagnie de chemin de fer du Grand-Tronc du Canada. Mon honorable ami sait combien formidables sont les obligations que la compagnie de chemin de fer du Grand-Tronc du Canada a contractées à l'occasion de la compagnie de chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique. Il est évident que, si la liquidation est menée jusqu'à sa fin et que le Gouvernement demande un jugement de saisie, afin de faire ensuite valoir son hypothèque par une vente du réseau, la compagnie du Grand-Tronc n'aura plus d'autre recours que de venir demander de l'aide au Gouvernement ou lui faire abandon de sa ligne.

Telle est la situation. Le Gouvernement ne peut permettre que les choses se continuent comme par le passé, ni même comme aujourd'hui. Nous n'avons certes pas l'intention—comme, au reste, le fait voir la correspondance déposée—de demander à la Chambre qu'elle continue tous les 20 ans à voter une somme qui, cette année, serait de 12 millions. Voilà ce que le Grand-Tronc n'ignore pas et, comme je l'ai dit, il est venu négocier avec nous.

M. VIEN: Avant d'engager le pays, le Gouvernement a-t-il l'intention de soumettre au Parlement l'accord qui est en voie de se négocier.

L'hon. sir THOMAS WHITE: Le Gouvernement aurait à venir devant les chambres pour une loi.

M. VIEN: Oui, mais avant ou après?

L'hon. sir THOMAS WHITE: Cela dépend. Un accord pourrait être conclu sujet à ratification. Si mon honorable ami estime que c'est là une chose extraordinaire, je lui rappellerai la loi de 1903-1904. C'est le procédé habituel, et il est absolument conforme aux principes du gouvernement responsable. Le Gouvernement n'aura aucunement le désir de cacher au Parlement le résultat des négociations qu'il aura eues avec la compagnie de chemin de fer du Grand-Tronc.

M. VIEN: Il me semble que le point capital est celui-ci: Tout le monde admet que nous ne devrions pas nous charger de nouvelles obligations ni libérer le Grand-Tronc de ses propres obligations vis-à-vis du Grand-Tronc-Pacifique. Ce dont nous avons surtout à nous plaindre, c'est que le Gouvernement a pris l'attitude la plus injustifiable qu'il lui fût possible de prendre, en ce qu'il a fourni au Grand-Tronc un nouvel argument pour prétendre qu'il n'a plus d'obligations du tout par rapport au Grand-Tronc-Pacifique. Dans la correspondance déposée, il y a quelque temps, par le ministre des Finances, le premier ministre déclare que la difficulté entre le Grand-Tronc et le Gouvernement a surtout consisté en ce que le Grand-Tronc s'est prétendu libéré de toute obligation par rapport au Grand-Tronc-Pacifique. Voilà une des difficultés survenues dans la discussion entre les ministres de la Couronne et le Grand-Tronc, à Londres. Les ministres ont offert 2 millions par année, puis 3 millions après un certain temps, et éventuellement, 3 millions 600,000 piastres à perpétuité. Le Grand-Tronc a prétendu que cette somme ne suffisait pas, et pour se donner raison, il a soutenu qu'il ne fallait plus tenir compte des obligations du Grand-Tronc-Pacifique, puisque lui, le Grand-Tronc, n'en était plus responsable. Mais le Grand-Tronc était armé de plusieurs arguments, dont l'un, exposé cet après-midi, avait pour objet d'établir que, le Transcontinental étant passé aux mains du Gouvernement, lui, le Grand-Tronc, avait été privé, par le fait même, d'un chaînon essentiel à son réseau. Il invoquait aussi, à titre d'argument, que pendant la guerre, en vertu de la loi des mesures de guerre, le Gouvernement avait enlevé les rails sur un parcours de 150 milles et les avait envoyés en France et dans d'autres pays. Il soutenait égale-

ment que le Grand-Tronc-Pacifique n'étant plus réuni à l'Est, ne pouvait rapporter profit. Le Gouvernement a implicitement admis ces raisons en 1912 et en 1913, quand le Transcontinental a été achevé et que le Grand-Tronc a refusé de le prendre. Voici ce qu'on lit à la page 26 du rapport Drayton-Acworth:

> Le Grand-Tronc a déjà obtenu une libération tacite des obligations qu'il avait contractées par rapport à la moitié désignée sous le nom de Transcontinental dans la convention intervenue tout d'abord relativement à la construction du Grand-Tronc-Pacifique.

Le rapport Drayton-Acworth établit que par les différentes conventions passées entre eux, le Gouvernement et le Grand-Tronc ont virtuellement mis de côté les conditions prévues en 1903 et en 1904, et cela, de consentement mutuel. Si la compagnie émet cette prétention, le Gouvernement, advenant un litige, lui aura aidé à établir le bien fondé de sa cause. Que s'est-il passé durant des années? Le Gouvernement a payé les dettes du Grand-Tronc-Pacifique. La compagnie venait lui dire qu'il lui était impossible de joindre les deux bouts, et il payait; il demandait tous les ans au Parlement les deniers nécessaires pour payer.

Que fit le Gouvernement lorsque le 4 mars, le Grand-Tronc le prévint qu'il allait suspendre les opérations le 10, sur sa ligne d'embranchement? Il exproprie, en quelque sorte, cette ligne-là. Le ministre des Finances a soutenu que ce n'était pas une expropriation; mais pour comprendre que c'en est une, il suffit de lire le texte du décret ministériel. Le voici:

> Considérant que la poursuite des opérations dudit réseau est essentielle, dans les circonstances où se trouve le Canada actuellement par suite d'une guerre qui n'a pas encore été terminée par la paix, surtout en ce qui concerne le transport des troupes canadiennes revenant au pays, ainsi que le transport de provisions, d'équipement, de marchandises, et l'exécution d'autres services que la guerre a rendus nécessaires.

Le Gouvernement aurait pu faire deux choses: il aurait pu s'emparer du Grand-Tronc et s'adjuger la propriété des deux réseaux, il aurait pu attribuer à la couronne le titre de propriété du Grand-Tronc-Pacifique. Cela eût été une expropriation non seulement de l'administration ou de l'exploitation, mais de la propriété même de ce réseau. Ce n'est pas ce qu'a fait le Gouvernement. Il n'a exproprié la ligne que jusqu'à un certain point; il s'est forcément emparé du Grand-Tronc-Pacifique, qui est une branche du Grand-Tronc, et il en a confié la surveillance au ministre des Chemins de fer, à qui il décerne, pour le moment, le titre de séquestre. Que le Gouvernement en dise ce qu'il voudra, son but est clairement énoncé dans le décret ministériel en vertu duquel il prend possession du Grand-Tronc-Pacifique et le place sous la juridiction du ministre des Chemins de fer comme séquestre. Eh bien, si le Grand-Tronc ne satisfait pas le Gouvernement et que celui-ci s'adresse à la justice, la compagnie n'en sera que mieux fondée à décliner toute responsabilité par rapport à ses obligations envers le Grand-Tronc-Pacifique. Elle pourra dire: Vous vous êtes emparés de la ligne d'embranchement sur laquelle j'avais suspendu mes opérations, et dans ce cas vous êtes responsables non seulement des opérations de ce réseau, mais de toutes les autres obligations dont nous refusons de rester chargés.

Le Gouvernement aurait pu agir autrement et retarder le règlement définitif de la question. Si, après une enquête approfondie, il avait cru préférable de prendre possession du réseau, il aurait pu déposer un projet de loi à cet effet. S'il était d'avis, au contraire, de prendre à sa charge le Grand-Tronc-Pacifique, jusqu'à ce que le Grand-Tronc fût déclaré incapable de faire honneur à ses obligations, il aurait pu maintenir en vigueur le système actuel jusqu'au règlement de la question.

Le Gouvernement dit qu'il n'avancera plus d'argent au Grand-Tronc. Cependant, il n'a pas encore pris possession du Grand-Tronc-Pacifique ni du Grand-Tronc; il s'est borné à mettre la ligne sous séquestre. Quel est le résultat immédiat de cette démarche? Le Gouvernement devra payer tous les frais d'exploitation, soit directement ou par l'intermédiaire du séquestre. L'Etat n'aura aucun recours contre le Grand-Tronc ou le Grand-Tronc-Pacifique pour se faire indemniser de ses frais d'exploitation. Si le Grand-Tronc juge à propos de discontinuer le service sur un embranchement, et si le Gouvernement décide d'exploiter cet embranchement, les frais d'exploitation seront à la charge du Gouvernement. Outre les frais d'exploitation, il y a aussi les intérêts sur les obligations que nous aurons à payer, non parce que nous avons pris possession du Grand-Tronc-Pacifique par un décret ministériel, mais pour les autres raisons données par le Grand-Tronc il y a quelques années et que le Gouvernement a admises implicitement, ainsi que je l'ai déjà expliqué.

En plus de tout ce qui précède, il y a cette autre considération que le Parlement a été complètement ignoré dans cette affaire. Le 4 mars, le Gouvernement a été

averti que le Grand-Tronc cesserait d'exploiter le Grand-Tronc-Pacifique le 10. Le Gouvernement aurait dû mettre le Parlement au courant de la situation avant de prendre une décision qui, à mon sens, et au cas où une entente n'aura pas lieu, amènera nécessairement ce que nous cherchons à éviter. Le Grand-Tronc aura une nouvelle occasion d'être relevé de ses obligations à l'égard du Grand-Tronc-Pacifique.

L'hon. sir THOMAS WHITE: Mon honorable ami ne paraît pas bien saisir la nature des obligations du Grand-Tronc au sujet du Grand-Tronc-Pacifique. Il croit que le Gouvernement s'est rendu responsable de ces obligations. Cet après-midi, j'ai expliqué que le ministre des Chemins de fer occupait la position d'un séquestre, qu'il n'y a pas eu d'expropriations et que, par conséquent, nous n'encourons aucune responsabilité au sujet du Grand-Tronc-Pacifique.

Mon honorable ami oublie également que le Grand-Tronc-Pacifique a émis pour plusieurs millions de dollars d'obligations qui sont entre les mains du public et qui sont garanties par le Grand-Tronc. Les coupons seront présentés au fur et à mesure que l'intérêt deviendra dû et le Grand-Tronc devra honorer la garantie qu'il a donnée. En attendant, le Gouvernement se trouve à avoir cet avantage: si nous avions maintenu la situation antérieure,—et c'est tout ce que l'honorable député propose—nous aurions été obligés de demander à la Chambre un crédit de 12 millions pour continuer l'exploitation du Grand-Tronc-Pacifique durant le présent exercice. En agissant ainsi, nous nous trouverions à relever le Grand-Tronc de ses obligations, non seulement au sujet des obligations qu'il a garanties, mais aussi au sujet de tout le réseau dont il possède les actions.

M. VIEN: Le Grand-Tronc n'a-t-il pas refusé d'admettre sa responsabilité au sujet des obligations du Grand-Tronc-Pacifique?

L'hon. sir THOMAS WHITE: Non. La compagnie a simplement dit qu'elle était au bout de ses ressources; elle a fait cette déclaration il y a deux ans, et dans le télégramme que j'ai déposé hier, M. Smithers dit que c'est parce que la compagnie n'a pas d'argent qu'elle est incapable de faire honneur aux obligations du Grand-Tronc-Pacifique. Il voudrait que le gouvernement canadien fît comme par les années passées et prît à sa charge toutes les obligations du Grand-Tronc-Pacifique.

Le Gouvernement serait parfaitement libre de se présenter devant la Chambre, comme l'an dernier, avec une subvention égale à toutes les dépenses fixes, au déficit et aux frais d'exploitation du Grand-Tronc-Pacifique. Seulement nous serions tenus d'ouvrir cette année un crédit de 12 millions au lieu du crédit de 7 millions 500,000 piastres de l'an dernier. Il n'a pas adopté cette ligne de conduite, vu qu'il en est venu à la conclusion que le public ne tolérerait pas qu'il continue à payer les dépenses du Grand-Tronc-Pacifique dont la compagnie du Grand-Tronc détient toutes les actions. La compagnie du Grand-Tronc, la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique et le gouvernement fédéral ont, il y a des années, conclu l'arrangement dont j'ai tracé les grandes lignes en parlant du projet de résolution. La compagnie du Grand-Tronc-Pacifique devait prendre à loyer la division de l'Est du Transcontinental; le gouvernement fédéral devait garantir certaines obligations. ce qu'il a fait; la compagnie du Grand-Tronc devait garantir d'autres obligations, et elle les a garanties; et la compagnie du Grand-Tronc devait être propriétaire de toutes les actions du Grand-Tronc-Pacifique.

Je ne passerai pas de nouveau en revue toutes les avances faites par l'Etat; cela est inutile; mais nous en sommes rendus au point où le Gouvernement a décidé qu'il ne supporterait pas toute la charge, que celà n'est pas juste; et dans nos négociations avec le Grand-Tronc nous avons dit, contrairement à sa prétention, que la question de ses engagements envers le Grand-Tronc-Pacifique doit être considérée comme un facteur important. La compagnie du Grand-Tronc n'a jamais déclaré, que je sache, qu'elle n'a pas de responsabilité légale à l'égard des valeurs de la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique qu'elle a garanties, et je ne pense pas qu'elle eût pu soutenir une pareille thèse. Voici la substance de ce qu'elle a dit: Nous ne pouvons pas fournir d'argent pour le Grand-Tronc-Pacifique ou pour aucune partie du réseau; nous croyons que l'Etat devrait s'en emparer parce que le Gouvernement, il y a des années, nous a persuadés de faire des choses que nous refusions de faire. Elle a dit de plus qu'en 1911 le gouvernement fédéral a donné une garantie au Nord-Canadien relativement à son embranchement de Montréal à Port-Arthur.

M. VIEN: Cependant, elle ne prétend pas qu'elle n'est plus responsable de ses obligations relativement au Grand-Tronc-Pacifique.

L'hon. sir THOMAS WHITE: Non, je ne le pense pas; je ne vois pas comment elle le pourrait.

M. VIEN: Le premier ministre intérimaire me permet-il de lui lire ce passage de son dernier discours.

L'hon. sir THOMAS WHITE: Oui.

M. VIEN: Il disait:

La compagnie du Grand-Tronc a déclaré au pays: "Nous ne voulons pas assumer de responsabilité à l'égard du Grand-Tronc-Pacifique".

L'hon. sir THOMAS WHITE: C'est ce qu'elle dit encore. Elle déclare: "Nous ne voulons pas assumer de responsabilité". Le gouvernement fédéral répond: "Vous aurez à assumer une certaine responsabilité." Voilà la différence.

M. VIEN: C'est la question en litige.

L'hon. sir THOMAS WHITE: Oui. L'intention du gouvernement fédéral n'est pas de fournir de l'argent pour payer l'intérêt sur toutes les valeurs, autrement dit, sur les dépenses fixes, et pour combler le déficit entre les recettes et les dépenses. C'est sur ce point que le Gouvernement et la compagnie du Grand-Tronc ne s'entendent pas. Si le Gouvernement a tort, c'est à la Chambre de le dire; mais, je ne crois pas qu'elle dise rien de tel. Au contraire, je suis convaincu que, s'il demandait cette année l'ouverture d'un crédit de 12 millions pour maintenir le Grand-Tronc-Pacifique, la Chambre lui dirait qu'il ne devrait pas le faire. Telle est la situation et telle est la question soumise à la Chambre. La compagnie du Grand-Tronc a des engagements envers le Grand-Tronc-Pacifique, et dans les négociations que nous poursuivrons pour acquérir le Grand-Tronc-Pacifique, ces engagements doivent être considérés comme un facteur important. Je déclare que le ministère s'est lui-même placé sur ce terrain et qu'il consent à en prendre la responsabilité.

M. NICHOLSON (Algoma-Est): Je n'oserais pas retenir la Chambre pendant qu'elle délibère ce projet en comité, si ce n'est pour deux raisons. J'ai commenté brièvement le projet de résolution sur lequel le bill repose, mais on fait évidemment des efforts dans les journaux du pays et en cette enceinte pour placer l'Etat dans une fausse situation quant à ses rapports avec la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, et je me sens tenu, à titre de membre de la Chambre et pour rendre justice à mes électeurs, d'exposer clairement mon sentiment à la députation et au public, et en le faisant, de leur donner des renseignements que ni l'une ni l'autre ne connaissent encore.

Il y a une autre raison, c'est que le premier ministre intérimaire a annoncé que de nouvelles négociations sont en train entre le Gouvernement et la compagnie du chemin de fer Grand-Tronc du Canada pour chercher une solution à la situation où nous nous trouvons quant au Grand-Tronc et ses tributaires, le Grand-Tronc du Pacifique et le Transcontinental.

L'honorable député de Lotbinière (M. Vien), en prenant cet après-midi la défense de la compagnie du Grand-Tronc, a posé trois raisons de ne pas forcer la compagnie du Grand-Tronc à remplir ses obligations, surtout envers le Transcontinental, qui lui a servi d'arguments pour montrer que nous avons été mis dans une fausse situation au sujet du Grand-Tronc du Pacifique. La première raison, c'était le coût du Transcontinental à l'est de Winnipeg; la deuxième, le changement des profils, et la troisième, celui des têtes de ligne.

Maintenant, au risque d'ennuyer la Chambre, je m'en vais donner les raisons mises de l'avant par le président de la compagnie du Grand-Tronc pour justifier l'inexécution des obligations contractées envers le Transcontinental et le Grand-Tronc du Pacifique. Interrogé par sir Henry Drayton, M. Chamberlin donna trois raisons:

Sir Henry Drayton: Il y a l'autre sujet. Vous pensez que le Gouvernement, pour être équitable envers le Grand-Tronc, devrait soulager la compagnie du Grand-Tronc de tous ses placements dans le Grand-Tronc du Pacifique?

M. Chamberlin: Je le pense.

Sir Henry Drayton: Et remettre au Grand-Tronc l'argent qu'il a placé dans le Grand-Tronc du Pacifique, et soulager la compagnie de toute sa responsabilité. C'est une très grosse demande. Nous voulons vous donner plein avantage de déclarer chaque motif qui vous porte à penser cela.

M. Chamberlin: Très bien, sir Henry. Jetez un regard sur cette carte; vous verrez jusqu'à quel degré dans la contrée du Nord s'étend le Grand-Tronc du Pacifique, alors que le Grand-Tronc va de l'autre côté, dans cette partie-ci du pays. Il n'est pas lié naturellement au Grand-Tronc, n'est-ce pas? Il n'est au Grand-Tronc ni une liaison ni un profit.

D'une part nous avons passé un contrat de tout expédier par cette ligne du Nord, loin du Grand-Tronc. Et d'autre part, le contrat signé avec le Gouvernement nous interdirait d'en retirer un profit.

Je veux que la Chambre note soigneusement ...

M. VIEN: Que l'honorable député me permette de mentionner (même de la part d'un bolshevik, ce pourrait être de quelque utilité) que je n'ai jamais dit une telle cho-

se au sujet du chemin de fer du Grand-Tronc du Pacifique. J'ai dit que c'étaient là les raisons mises de l'avant par la compagnie du Grand-Tronc pour ne pas prendre en mains le chemin de fer du Transcontinental.

M. NICHOLSON (Algoma-Est): Si l'honorable député écoute attentivement, il verra que je réfère pas seulement au Grand-Tronc du Pacifique. Je parle du Grand-Tronc du Pacifique et du Transcontinental, tandis que M. Chamberlin, dans ses réponses, faisait allusion à tout le réseau.

Quand il dit: "Nous avons passé un contrat aux termes duquel on doit tout expédier par cette ligne du Nord", qu'est-ce que cela signifie? Ils ont signé un contrat avec le Gouvernement canadien de faire leur transport de l'Ouest par la ligne nord, bien loin du Grand-Tronc. Ne pourrait-ce pas être par le Transcontinental? M. Chamberlin ajoute:

Le contrat signé avec le Gouvernement nous interdirait d'en retirer un profit.

Le commissaire Acworth: Ceci est du nouveau pour moi.

M. Chamberlain: Bien plus, la compagnie est tenue d'entretenir un service de navires sur l'Atlantique et sur le Pacifique pour faciliter ces affaires.

La compagnie devait-elle entretenir des navires sur l'Atlantique pour faciliter les affaires qui n'allaient pas plus loin vers l'est que Winnipeg? Il est évident que cela se rapporte au Transcontinental et à sa tête de ligne sur l'océan Atlantique. Le témoin continue:

Et cependant le Grand-Tronc n'en retire pas pour un sou d'affaires.

Le commissaire Acworth: Quelle est la source de cette obligation?

M. Chamberlin: Le contrat primitif avec le Gouvernement.

Le commissaire Acworth: Le contrat originaire avec le Gouvernement?

M. Chamberlin: Le contrat originaire.

M. Biggar: En date du 29 juillet 1903.

Le commissaire Acworth: Cette convention est-elle annexée à la loi?

M. Biggar: Oui, monsieur, à la loi de 1903. Je crois que c'est le chapitre 80.

Le commissaire Acworth: Donc, si, par son exploitation, ou son contrôle de l'exploitation du Grand-Tronc du Pacifique, comme c'est l'état actuel, le Grand-Tronc voulait expédier par Portland au lieu d'Halifax, ce serait en fraude de la convention?

M. Chamberlin: Oui. Nous sommes tenus de subir ces énormes déboursés, de porter ce fardeau, sans en retirer un sou de bénéfice. Le Grand-Tronc ne peut pas tout supporter cela.

Et un peu plus loin:

Sir Henry Drayton: Mais l'obligation est là, et le fardeau, et les frais de transport.

M. Chamberlin: Oui, mais c'est réellement une question de capitaux, aujourd'hui.

Sir Henry Drayton: Votre premier point, M. Chamberlin, est que le Grand-Tronc n'est pas intéressé dans tout ce développement et que le chemin de fer tel que projeté et construit diminue la circulation de sa société mère, le Grand-Tronc, au lieu de l'augmenter.

On pourrait très facilement répondre à cela que les représentants du Grand-Tronc ont dû être complètement au courant des conditions du contrat.

M. Chamberlin: Je ne le sais pas. Ils doivent avoir été au courant. Je ne veux pas critiquer mes prédécesseurs.

Sir Henry Drayton: Quelle est l'autre raison?

M. Chamberlin: Que vous voulez-vous dire?

Sir Henry Drayton: Vous venez de dire pourquoi vous pensez que le Gouvernement devrait enlever au Grand-Tronc la charge du Grand-Tronc du Pacifique.

M. Chamberlin: Oui.

Sir Henry Drayton: Cette raison est que vu la position et la manière dont cette ligne a été construite, elle constitue un réseau distinct, ne servant pas du tout au Grand-Tronc.

M. Chamberlin: Oui.

Et plus loin:

Sir Henry Drayton: En second lieu, vous plaidez impossibilité.

M. Chamberlin: C'est une impossibilité.

Sir Henry Drayton: Si c'est impossible maintenant, est-ce que cela a toujours été impossible?

M. Chamberlin: Cela a toujours été impossible.

M. Biggar: Ce n'était pas jugé impossible par ceux qui ont fait le contrat.

Sir Henry Drayton: Je crois que oui.

M. Biggar: Evidemment, M. Hayes est maintenant décédé. Il était très optimiste à ce sujet, nous le savons tous.

Sir Henry Drayton: M. Chamberlin, vous avez déjà, par l'intermédiaire de M. Biggar, soumis une lettre à cette commission d'enquête, faisant d'abord remarquer que votre projet était de construire à partir de North-Bay; deuxièmement que votre projet de North-Bay a été changé à la demande du Gouvernement.

Ceci détruit la prétention de mon honorable ami quant à la raison pour laquelle la compagnie du Grand-Tronc essayait de se libérer de son obligation d'exploiter le Transcontinental dans son entier. En effet, il est évident d'après le témoignage du président de la compagnie du Grand-Tronc que le Grand-Tronc-Pacifique était destiné non pas à aider le Grand-Tronc, mais à lui diminuer sa circulation.

M. VIEN: Dans le même rapport sir Henry Drayton admet qu'à l'époque de l'enquête Drayton-Acworth, il avait été décidé que le Grand-Tronc-Pacifique et le Grand-Tronc étaient libérés de leur responsabilité envers le Transcontinental. Si mon honorable ami veut en référer à cette partie du rapport que je viens de citer il y a un moment, il y trouvera ce qui suit:

La compagnie du Grand-Tronc a déjà obtenu l'autorisation tacite d'être libérée de

ses obligations à l'égard du Transcontinental, qui est la moitié de l'entreprise originale du Grand-Tronc-Pacifique.

Donc le témoignage de M. Chamberlin dont mon honorable ami a donné lecture ne se rapporte qu'aux obligations postérieures du Grand-Tronc, relativement à la ligne du Grand-Tronc-Pacifique de Winnipeg à la côte.

M. NICHOLSON (Algoma-Est): Je donne la déclaration du président de la compagnie du Grand-Tronc. Si sir Henry Drayton était d'avis que parce que le Gouvernement n'avait pas, jusqu'à ce moment-là, forcé le Grand-Tronc de remplir ses obligations, il y avait entente tacite qu'il en était libéré, c'est très bien. Mais il n'y a pas un député qui puisse montrer que le Gouvernement ou la nation canadienne ait fait un arrangement avec le Grand-Tronc pour le libérer de ses obligations.

M. VIEN: Pas plus que l'honorable député ne peut montrer dans ce témoignage de M. Chamberlin une allusion quelconque au Transcontinental.

M. NICHOLSON (Algoma): Ce n'est pas de ma faute si l'honorable député de Lotbinière (M. Vien) ne comprend pas. Quand M. Chamberlin a parlé de la circulation sur la ligne du Transcontinental jusqu'à Halifax, que voulait-il dire? Le transport devait-il se faire par la ligne du Grand-Tronc-Pacifique ou du Transcontinental? Tout son témoignage, du commencement à la fin, fait allusion à la voie ferrée du nord jusqu'à la côte de l'Atlantique, bien loin du chemin de fer du Grand-Tronc.

M. McKENZIE: Je pourrai peut-être aider mon honorable ami à comprendre l'argument contenu dans le témoignage qu'il a extrait du rapport Drayton-Acworth. Il y a eu une lettre adressée au Gouvernement par M. Chamberlin—elle n'est peut-être pas dans le rapport—dans laquelle il était dit que le Gouvernement avait rompu l'ancien accord en changeant la ligne, et maintenant il prétend que ce n'est pas la peine de lui demander de faire sa part puisque le Gouvernement n'a pas fait la sienne. Il faut lire cela avec ce qu'a cité l'honorable député.

M. NICHOLSON (Algoma): Je cite le témoignage rendu sous serment par le président de la compagnie du Grand-Tronc devant la commission Drayton-Asworth, dans laquelle il indiquait les raisons pour lesquelles il était impossible que le Grand-Tronc remplît ses obligations relativement au Grand-Tronc-Pacifique. C'était impossible: ce sont là ses propres paroles; et il ajoute qu'à son avis cela l'a toujours été.

[M. Vien.]

Si plus tard il s'avise d'adopter un correctif à cette affirmation dans une lettre adressée au Gouvernement afin de pouvoir faire un meilleur marché, alors c'est tout autre chose.

M. McKENZIE: La lettre en question est bien antérieure au rapport Drayton-Acworth.

M. NICHOLSON (Algoma): Quelle est la date de cette lettre?

M. McKENZIE: Le 18 juillet 1912.

M. NICHOLSON (Algoma): L'honorable député voudrait-il bien donner lecture de cette lettre ou me la passer.

M. McKENZIE: Je vais le passer à mon honorable ami. Elle ne figure pas dans le rapport où il puise ses citations.

M. NICHOLSON (Algoma): Copie du discours de l'honorable G. P. Graham, député au Parlement, relativement au rapport Lynch-Staunton-Gutelius. J'épargnerai à la Chambre l'ennui de cette lecture.

M. McKENZIE: En toute loyauté, l'honorable député devrait lire cette lettre; ce ne serait pas loyal de sa part de refuser de faire cette lecture. Peu importe que cette lettre figure dans le discours de M. Graham ou dans le rapport Drayton; c'est la même lettre et mon honorable ami n'a pas le courage d'en donner lecture.

M. NICHOLSON (Algoma): Cela n'est pas nécessaire. Le chef de l'opposition dit qu'elle date de 1912.

M. McKENZIE: Oui.

M. NICHOLSON (Algoma): En 1916 ou 1917 M. Chamberlin affirme sous la foi du serment que la compagnie du Grand-Tronc se trouve et a toujours été dans l'impossibilité de faire l'exploitation du Transcontinental parce que ce réseau n'a pas été conçu dans le but de fournir du trafic au Grand-Tronc, mais bien pour lui en ôter.

M. McKENZIE: L'argument constamment invoqué par M. Chamberlin, c'est que le Gouvernement a violé le contrat primitif.

M. NICHOLSON (Algoma): On chercherait en vain dans le témoignage de M. Chamberlin une seule ligne qui autoriserait à affirmer que c'est parce que le Gouvernement a violé le contrat. Si les honorables députés prétendent que le contrat a été violé par suite du changement de pentes et désirent engager le débat à ce sujet, je suis prêt à faire la discussion avec eux; mais je le répète, je ne sache pas qu'il y ait rien à gagner en ressassant ce qui se rattache à la construction du Transcontinental. Les modifications apportées à la construction de

ce réseau se résument à substituer à des rampes de 1%, à des longues pentes descendantes des rampes de vélocité ou d'élan. Les honorables députés peuvent sans doute se convaincre eux-mêmes que les longues pentes descendantes de 1% sont préférables dans l'exploitation d'un chemin de fer à des courtes rampes d'élan mais qu'ils n'aillent pas dire cela à ceux qui savent à quoi s'en tenir en matière de mise en service d'une voie ferrée.

A cet égard, je veux citer quelques lignes que le chef de l'opposition trouvera en toute probabilité dans cette même brochure et qui figurent dans un discours de l'honorable George P. Graham touchant la traction des longs convois de marchandises sur le Transcontinental. J'ai moi-même entendu l'honorable George P. Graham prononcer ces paroles:

> Qu'allons-nous faire d'un convoi de 200 p. 100 de wagons à marchandises sur une de ces rampes d'élan quand le thermomètre est à 30 au-dessous de zéro?

Je demande à l'honorable député: que ferait-il d'un convoi à marchandises de 200 p. 100 sur une pente de 1% quand le thermomètre est à 30 degrés au-dessous de zéro. Si ce convoi demeurait immobile pendant dix minutes, qu'en ferait-on? On ne pourrait pas introduire suffisamment de force motrice à chaque extrémité du convoi pour le mettre en mouvement d'une seule pièce, et voilà pourquoi un ingénieur expert en chemin de fer a introduit les rampes d'élan, partout où la chose était possible sur le Transcontinental, et bien loin que le réseau ait été détérioré en ce qui concerne les besoins de l'exploitation, il a été amélioré d'autant. A moins d'être forcé de le faire, je ne veux pas discuter cette question; car si nous tenons à résoudre ce problème des chemins de fer qui se dresse devant nous aujourd'hui, il faut bien envisager les conditions existantes. La construction du Transcontinental et du Grand-Tronc-Pacifique à l'ouest de Winnipeg est une question qui ne saurait inspirer d'orgueil à ceux qui ont collaboré à ces œuvres.

Je ne veux pas revenir sur la question du Transcontinental à l'est de Winnipeg; seulement touchant la question des frais, je dirai un mot du Grand-Tronc-Pacifique à l'ouest de Winnipeg, cette partie du réseau pour laquelle la compagnie du Grand-Tronc s'est rendue directement responsable. Quand les partisans du Grand-Tronc s'avisent de parler des frais exorbitants du Transcontinental l'honorable député de Lotbinière (M. Vien) ou tout autre député pourrait fort bien leur présenter ces chiffres.

Le coût total brut du chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique de Winnipeg à Prince-Rupert a été de 295 millions 779,370 piastres, soit une moyenne de 163,000 piastres par mille. Ce sont les chiffres jusqu'à ce jour, y compris les sommes avancées par le Parlement du Canada durant les années 1916, 1917 et 1918 pour payer le montant des intérêts.

M. VIEN: Qui a préparé ces chiffres?

M. NICHOLSON (Algoma): L'honorable député trouvera tous les chiffres dans le rapport Drayton-Acworth et s'il désire les avoir en détail, je les communiquerai à la Chambre.

M. VIEN: S'ils sont dans le rapport, ce n'est pas nécessaire.

M. NICHOLSON (Algoma): Voici les détails:

Finances du Grand-Tronc-Pacifique.—Subventions et garanties données par le Dominion et les gouvernements provinciaux.

En vertu de la clause d'exécution, le gouvernement fédéral a payé au Grand-Tronc-Pacifique	$ 6,263,716	
Obligations à 4 p. 100 de la section des prairies garanties par la compagnie du Grand Tronc au pair.	10,000,000	
Obligations à 4 p. 100 n° 1923 au pair, garanties par la comgnie du Grand-Tronc..	15,000,000	
Prêt de 1914, garanti par engagement de $7,500,000 d'obligations à 4 p. 100. ..	6,000,000	
1913-191' obligations de première hypothèque à 3 p. 100 ..	33,048,000	
Placement direct total du gouvernement fédéral..		$ 70,311,716
Obligations de première hypothèque à 3 p. 100 garanties par le gouvernement fédéral..	$34,992,000	
Obligations sterling à 4 p. 100..	8,440,848	43,432,848
Faisant un total en subventions et garanties du gouvernement fédéral de.. ..		113,744,564
Formé par argent versé en vertu de la clause d'exécution ..	$ 6,263,716	
Placement du gouvernement fédéral en valeurs..	64,048,000	
Garanties du gouvernement fédéral..	43,432,848	

En plus des détails ci-dessus, le Grand-Tronc-Pacifique a reçu:

Subventions des gouvernements provinciaux	$376,320	
Subventions des municipalités	350,000	
Formant un total de		$726,320
La compagnie des embranchements du Grand-Tronc-Pacifique a aussi des garanties provinciales sur ses obligations en cours, au montant de		$ 13,469,004
Formant un total dont le public canadien est responsable sous forme d'avances en argent et de garanties d'obligations		127,939,888
Sur le montant ci-dessus la compagnie du Grand-Tronc est solidairement responsable comme garant conjoint avec le gouvernement fédéral pour	$25,000,000	
Comprenant les obligations 4 p. 100 de la section des prairies	$10,000,000	
Débentures	15,000,000	

Finances du Grand-Tronc-Pacifique.—Argent et garanties du Grand-Tronc du Canada.

Montant des garanties de la compagnie du Grand-Tronc du Canada:

4 p. 100 séries A division des Prairies	$10,206,000	
4 p. 100 séries B division des Montagnes	9,963,000	
4 p. 100 division du lac Supérieur	7,533,000	
4 p. 100 obligations perpétuelles	34,879,252	
5 p. 100 billets garantis (garantis par obligations à 4 p. 100)	9,720,000	
Total		$72,301,252
Ajoutez à cette somme $25,000,000 dont la compagnie du Grand-Tronc est garant conjointement avec le gouvernement fédéral et le montant des obligations en cours dont la compagnie du Grand-Tronc est conjointement et solidairement responsable, formant le total de		97,301,252

En plus, la compagnie du Grand-Tronc avait avancé à la fin de février 1916 au Grand-Tronc-Pacifique et à ses compagnies filiales les sommes suivantes en argent:

Compagnie du Grand-Tronc	$ 801,783 54
Compagnie des embranchements du Grand-Tronc	13,369,737 83
Compagnie de chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique dans la Saskatchewan	214,500 00
Grand Trunk Pacific Development Company, Ltd.	11,793,907 46
Portant le total des engagements du Grand-Tronc à	$123,280,980 83

Se décomposant ainsi:

Total des garanties	$97,301,252 00
Avances en argent	26,179,728 83

Finances du Grand-Tronc-Pacifique. — Coût total en espèces.

Coût total du chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique en espèces, suivant le tableau ci-après:

Placement direct du gouvernement fédéral	$70,311,716	
Garanties du gouvernement fédéral	43,432,848	
Subventions provinciales et municipales	726,320	
Garanties provinciales aux embranchements du Grand-Tronc-Pacifique	13,469 004	
Obligations garanties par la compagnie du Grand-Tronc du Canada, à l'exclusion de $25,000,000 pour lesquels le gouvernement fédéral s'est porté garant conjointement	72,301,252	
Avances en espèces faites par la compagnie du Grand-Tronc du Canada	26,179,728	
Total		$226,420,870
Ajoutez à ces montants $8,000,000 avancés par le Parlement en 1916, $7,500,000 en 1917, et $7,500,00 en 1918, soit un total de		23,000,000
Ensemble		$249,420,870

Dépenses dans l'entreprise du Grand-Tronc-Pacifique.

Dans les sommes ci-dessus énumérées, il y a des subventions provinciales et municipales qui s'élèvent au chiffre de	$ 726,320
Et des avances en espèces de la compagnie du Grand-Tronc du Canada au montant de	26,179,728
Ensemble	$26,906,048

Il ne s'agit pas d'une dette directe et portant intérêt, pourvu que les avances faites par la compagnie du Grand-Tronc du Canada ne soient pas considérées comme une dette portant intérêt.

A part ces montants, il y a encore une somme de	13,469,004

[M. Nicholson (Algoma).]

pour laquelle on peut tenir responsable les différents gouvernements provinciaux qui ont garanti les obligations du Grand-Tronc-Pacifique.	
Formant un total de..	$ 40,375,052
Déduisons cette somme du total et nous constatons encore que le montant des dettes que le gouvernement fédéral assumera directement le jour où il fera l'acquisition du réseau du Grand-Tronc- Pacifique s'élève à.. ..	$209,045,818
Ajoutez à cela les sommes nécessaires pour mettre le chemin de fer sur un bon pied d'exploitation, y compris traverses, rails, l'ensablement, les installations de têtes de lignes, la construction des gares, des réservoirs à eau et le reste..	25,000,000
Achat de locomotives, de matériel roulant et le reste..	21,358,500
Et nous arrivons à un total de. ..	$255,404,318

Voilà le total des obligations qu'assumera le gouvernement fédéral le jour où il fera l'acquisition du réseau du Grand-Tronc-Pacifique. Ajoutez à cela les sommes antérieurement déduites pour l'argent avancé par la compagnie du Grand-Tronc du Canada ou imputable à elle ainsi qu'aux gouvernements provinciaux et aux municipalités, et nous arrivons au résultat qui suit:

Total déjà donné..	$255,404,318
Sommes antérieurement déduites..	40,375,072
Ce qui porte le coût brut de l'établissement du Grand-Tronc-Pacifique à..	$295,779,370

Ou plus de $163,000 par mille. Donc, lorsque les administrateurs de la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, qui ont été directement responsables de l'emploi de chaque dollar qu'a coûté l'entreprise, décident de déclarer devant le pays qu'ils refusent d'assumer leur part de responsabilité, parce que l'Etat n'a dépensé que 100,000 ou 110,000 piastres par mille pour la construction du Transcontinental national à l'est de Winnipeg, la compagnie du Grand-Tronc emploie un argument qui n'est pas valable.

Je répéterai donc les déclarations que j'ai déjà faites ici: Je prétends qu'une somme de 130 millions au moins a servi à d'autres fins que l'établissement du Grand-Tronc-Pacifique à l'ouest de Winnipeg. N'importe quel homme est en mesure d'établir ce fait en tenant compte de la situation matérielle de la voie ferrée et des sommes énormes que sa construction a coûté.

Le problème se résume à savoir ce qu'il adviendra de la compagnie du Grand-Tronc. Il est donc à propos d'étudier brièvement le rapport qui existe entre le projet de loi et la compagnie, qui n'est pas seulement propriétaire du Grand-Tronc-Pacifique, mais qui s'est aussi portée garante d'une bonne partie des obligations émises par cette dernière compagnie; elle ne peut donc pas échapper aux responsabilités qui lui incombent. Le coût total du réseau de la compagnie du Grand-Tronc du Canada, c'est-à-dire le Grand-Tronc proprement dit, d'après le rapport Drayton-Acworth, s'élève à 424,169,310 piastres. Or, ces jours derniers l'avocat de la compagnie du Grand-Tronc a mis en doute l'exactitude de ces chiffres, et lorsqu'on l'a mis en demeure de donner les chiffres exacts, il a prétendu qu'il n'était pas en mesure de le faire, mais il a présumé qu'il s'agit d'une somme d'environ 200 millions.

J'ai fait un calcul des obligations de la compagnie du Grand-Tronc, calcul basé sur les chiffres fournis par M. Biggar, avocat en chef de la compagnie. Le passif-obligations s'élève à 200 millions. Ajoutez ensuite à cela, pour des améliorations, le matériel roulant, etc., mentionné à la page 28 du rapport Drayton-Acworth. La dette du Grand-Tronc pour le Grand-Tronc-Pacifique est de 97,310,252 piastres, et la somme requise pour le maintien des améliorations et du matériel roulant dans les années 1916 à 1919 est de 27,529,438 piastres; soit un total de 375,839,690 piastres. Or, la dette du Grand-Tronc, d'après les chiffres fournis par M. Biggar pour le passif-obligations est de 27,529,438 piastres. La dette du Grand-Tronc-Pacifique, non compris les garanties provinciales ni les avances en numéraire du Grand-Tronc, est de 255,404,318 piastres; c'est-à-dire un total de 533,933,756 piastres, ou 103,837 piastres par mille.

Je désirerais maintenant ajouter quelque chose à ce qu'a dit l'honorable député de Springfield au sujet des finances du Grand-Tronc, puisque l'on a voulu absolument faire croire au pays qu'il témoignait d'une cruauté révoltante, en ce que, comme le disent certains journaux, on se montre cruellement injuste envers les veuves et les orphelins qui possèdent des actions du Grand-Tronc-Pacifique. Comme l'a signalé l'honorable député de Springfield (M. Richardson), la direction du Grand-Tronc a fait toucher à ses actionnaires des dividendes dont le montant s'élève à 36 millions, alors même qu'elle prétendait ne pas pouvoir maintenir son réseau dans un état convenable, et c'est là un point sur lequel j'appellerai tout particulièrement votre

attention. Le rapport Drayton-Acworth s'exprime en ces termes à la page xxxii:

> Quelques semaines après la lettre où le président avoue que la compagnie n'a pas pu remplir ses obligations du Grand-Tronc-Pacifique, et dans un temps où le chiffre de ses billets à court terme émis en vue d'avances à obtenir pour les compagnies du Grand-Tronc-Pacifique, billets que ces compagnies évidemment ne peuvent payer à l'échéance, s'élève à 25 millions, la compagnie du Grand-Tronc distribuait à ses actionnaires une somme de 2,250,000 piastres en dividendes.

C'est à ce moment-là que la compagnie s'est présentée devant le gouvernement fédéral et lui a dit: Nous ne pouvons maintenir notre réseau, à moins que vous ne nous fassiez l'avance de sommes supplémentaires, ou que vous ne nous procuriez le moyen d'obtenir autrement les fonds qu'il nous faut.

Les finances du Grand-Tronc, depuis ses débuts, ont consisté en des distributions de dividendes faites à même ses fonds qui auraient dû servir à l'entretien du réseau. Est-il raisonnable que le président du Grand-Tronc vienne nous dire ensuite, selon que la chose est consignée à la page 28 du rapport Drayton-Acworth: Si nous pouvions aujourd'hui nous procurer 25 millions de quelque autre source que des recettes de la compagnie, nous serions en assez bonne position. Pourquoi demandait-elle ces 25 millions? Etait-ce pour l'établissement de lignes dans des régions du Canada qui en auraient eu besoin? Etait-ce pour quelque chose qui aurait servi à une exploitation des ressources du Canada? Non, c'était pour poser des dormants ou des rails, pour réparer des wagons et des locomotives devenus hors de service. Ne fallait-il pas en effet laisser dépérir le réseau pour que les actionnaires à Londres pussent toucher des dividendes?

Des dividendes sur quoi? Sur des actions qui, à mon sens, une fois la situation éclaircie, ne représenteraient pas un dollar de fonds effectivement placés dans l'entreprise. Le chemin de fer du Grand-Tronc a été bâti, soutenu et maintenu par l'émission d'obligations vendues en Angleterre et, comme il est dit dans ce rapport, une des raisons pour lesquelles la compagnie a persisté à faire de larges distributions de dividendes, c'est qu'elle voulait par là en imposer au public.

Puisque le pays est tenu de sortir de cette difficulté en prenant possession de tous les biens de l'une et de l'autre compagnie, il serait bon, je crois, d'examiner certaines des raisons qui empêchent la compagnie de chemin de fer du Grand-Tronc du Canada d'exploiter ses lignes aussi économiquement que le font les compagnies rivales dont les voies passent par le même territoire, sans qu'elles soient plus favorisées que celle-là en ce qui regarde les voyageurs et les marchandises. Afin de m'assurer des causes probables de cette différence, je me suis personnellement livré à quelques courtes recherches, dont voici le résultat.

Des fonctionnaires de la compagnie du Grand-Tronc avaient déclaré devant la commission Drayton-Acworth qu'ils avaient besoin dans le temps de deux cents locomotives et d'au moins dix mille wagons fermés. J'ai dit l'année dernière dans cette Chambre que la dernière locomotive sortie des usines du Grand-Tronc était vieille déjà avant un premier tour de roue; mais, pour rendre ma pensée plus claire sur ce point, je traiterai brièvement de la question de l'outillage du Grand-Tronc. Mettant à 40 tonnes la capacité des wagons à marchandises, la locomotive qui entraîne mille tonnes, mises dans des wagons de 40 tonnes, tire 500 tonnes de tare. Cette tare serait de 612 tonnes avec des wagons de 30 tonnes portant la même quantité de marchandises.

Un wagon de 25 tonnes transportant 1,000 tonnes de marchandises aura transporté un poids improductif de 650 tonnes. Dans le même cas, un wagon de 20 tonnes aura transporté un poids improductif de 750 tonnes. Or, comme il y a entre un wagon de 20 tonnes et un wagon de 40 tonnes, 20 p. 100 de roulage de plus, le poids improductif total qui aura été transporté sera de 900 tonnes au lieu de 500. La dernière année au sujet de laquelle nous ayons un rapport complet, c'est-à-dire l'année 1916, le Grand-Tronc a transporté 37,686,255 tonnes de marchandises sur une distance de 100 milles, ce qui représente 37,686 trains de 1,000 tonnes pour 100 milles. Donc, si la tare et le roulage ont seulement augmenté de 25 p. 100 à cause de la défectuosité ou de l'insuffisance du matériel roulant—d'après les recherches que j'ai faites, cette augmentation serait de 50 p. 100, mais prenons pour admis qu'elle soit seulement de 25 p. 100—cela représente 37,686 trains qui auraient transporté, chacun, et inutilement, un poids improductif de 100 tonnes sur une distance de 100 milles, soit une tare totale de 3,768,600 tonnes kilométriques, équivalant, au minimum, à $2,826,450.

Je vais dire quelques mots des locomotives. Je répéterai, à ce sujet, qu'une des raisons pour lesquelles le Grand-Tronc est dans la position où il se trouve par rapport à ses anciennes lignes, c'est qu'il n'a jamais eu et n'a pas encore de matériel roulant qui

réponde aux exigences de l'époque. Si son matériel ne laissait à désirer, un convoi-marchandises de 1,000 tonnes nettes pourrait être transporté sur une distance de 100 milles pour 33 piastres 75 de combustible. Il faudrait, pour cela, que la locomotive fût du dernier modèle et en bon état de réparation. La même charge, avec une locomotive démodée et consumant 25 p. 100 de charbon de plus, coûterait 45 piastres, c'est-à-dire 11 piastres 25 de plus pour chaque train de 1,000 tonnes transportées sur une distance de 100 milles. Si l'on multiplie ce chiffre par le nombre de 500 locomotives employées tous les jours, on trouve, par rapport au combustible seulement, une tare approximative de 2,000,000 de piastres. Je dirai quelques mots de l'état des locomotives du Grand-Tronc, tel que le décrivent les fonctionnaires de la compagnie d'après le rapport Drayton-Acworth. Ils demandaient alors 200 locomotives. Or, le total des locomotives du Grand-Tronc étant de 1,055, si la compagnie en avait fait convertir la moitié en locomotives de guerre moderne, ce qui lui aurait coûté environ $3,000 par locomotive, elle aurait pu faire concurrence aux autres compagnies quant à des locomotives de type similaire. La moitié du reste de ses locomotives, c'est-à dire le quart du nombre total, auraient pu être refaites à raison de 10,000 piastres chacune.

M. McMASTER: Combien coûte une locomotive neuve?

M. NICHOLSON (Algoma): Avant la guerre, une locomotive nouveau modèle aurait coûté $43,000; mais aujourd'hui, par suite de l'augmentation du prix de l'acier et de la main-d'œuvre, elle coûte de $65,000 à 70,000 piastres, et l'état de choses actuel me porte à croire qu'il faudra payer ce prix-là assez longtemps encore. Il y a 25 p. 100, c'est-à-dire 300 des locomotives employées aujourd'hui par le Grand-Tronc, qu'il faudrait mettre au rancart et remplacer par deux cents locomotives neuves. On réaliserait ainsi une épargne énorme, car non seulement—chacune de ces vieilles locomotives consomme de 25 à 50 p. 100 de combustible de plus qu'elle ne devrait en consommer, mais elle ne peut faire le travail d'une locomotive nouveau modèle. Il faudra donc 35,000,000 de piastres pour porter la puissance de traction du Grand-Tronc au niveau requis et mettre cette compagnie en état de faire concurrence aux chemins de fer canadiens ou américains dotés de l'outillage voulu.

M. POWER: En partant de 33⅓ p. 100 des locomotives du Grand-Tronc comme devant être mises au rancart, l'honorable député veut-il dire environ 300 locomotives?

M. NICHOLSON (Algoma): Me plaçant au point de vue économique, je puis affirmer sans crainte d'être contredit que si le Grand-Tronc avait été bien administré et pourvu de fonctionnaires comme il en faut à toute compagnie de chemin de fer opérant conformément aux exigences du jour, il y a cinq ans qu'il aurait mis 300 de ces locomotives au rancart et les aurait remplacées par deux cents locomotives nouveau modèle.

M. POWER: L'honorable député n'a-t-il pas parlé de locomotives à être réparées à raison d'une dizaine de mille dollars chacune?

M. NICHOLSON (Algoma): Je dis que le Grand-Tronc aurait dû mettre au rancart 300 locomotives, faire réparer ou modifier 25 p. 100 au total de ses locomotives à raison de $10,000 chacune, et consacrer 3,000 ou 3,500 piastres à l'amélioration de chaque unité composant le reste de ses dites locomotives. Si l'on ne veut pas m'en croire, que l'on consulte un ingénieur-mécanicien au fait des exigences actuelles, ou que l'on s'adresse à M. Hungerford, qui, comme je l'ai dit ici l'an dernier, est un ingénieur-mécanicien de tout premier ordre et est maintenant surintendant en chef des machines, sur les chemins de fer du gouvernement canadien.

M. POWER: Je n'ai aucun doute sur l'exactitude des renseignements fournis par l'honorable député, mais je tiens à établir clairement la situation. Jusqu'à présent, il y a un quart des locomotives dont la réparation coûterait 10,000 piastres chacune; un tiers devrait être mis au rancart; il en reste un certain nombre—environ 25 p. 100—qui pourraient être réparées au coût de 3,000 piastres chacune. D'après ce calcul, il resterait environs 20 p. 100 de bonnes locomotives sur le Grand-Tronc-Pacifique.

M. NICHOLSON (Algoma): Mon honorable ami ne m'a pas bien compris. J'ai dit, ou du moins j'ai voulu dire que sur la moitié des locomotives du Grand-Tronc il faudrait dépenser 3,000 ou 3,500 piastres pour les renouveler selon un type uniforme; que sur les autres, il faudrait dépenser 10,000 piastres pour les rendre propres aux services qu'on peut attendre d'une locomotive moderne. Il y en a deux cent cinquante ou trois cents—je ne saurais dire au juste—qui sont absolument hors de service; elles nuisent au lieu d'aider à l'exploitation et il faudrait les remplacer par deux cents locomotives modernes.

J'ajouterai que, par suite d'un système vicieux établi depuis longtemps, le manque d'uniformité dans les appareils et les machines a coûté au Grand-Tronc des centaines de milliers de piastres tous les ans. J'ai eu la bonne fortune de passer une journée dans la compagnie d'un surintendant mécanicien du Grand-Tronc et j'en ai profité pour visiter un des ateliers de la compagnie. J'ai compté quarante et un modèles de la même pièce dans les barres d'attelage sur les locomotives. Quiconque possède les moindres notions de mécanique peut se faire une idée des inconvénients d'un pareil état de choses sur un réseau de cette importance. Une des raisons pour lesquelles le Grand-Tronc se trouve dans la position où il est aujourd'hui, et pour lesquelles les recettes n'ont jamais suffi à l'entretien de la voie, c'est que cette ligne a été mal administrée et que l'exploitation n'a jamais été mise sur des bases effectives. Je n'entreprendrai pas de donner les raisons de cet état de choses. D'ailleurs, la question de l'exploitation du Grand-Tronc n'est pas celle qui nous occupe dans le moment. C'est la situation financière que nous sommes à discuter.

M. CAHILL: Mon honorable ami serait-il d'avis que le Gouvernement devrait payer quelque chose pour les actions du Grand-Tronc et du Grand-Tronc-Pacifique en prenant possession des réseaux?

M. NICHOLSON (Algoma): Personnellement, je prendrais possession du Grand-Tronc et du Grand-Tronc-Pacifique en estimant la valeur matérielle des deux propriétés et toujours en tenant compte des obligations de la première compagnie envers la seconde. Je ne suis pas en mesure, dans le moment, de donner le chiffre des obligations garanties par le Grand-Tronc, mais le rapport Drayton-Acworth le porte à 400 millions J'ai cité ce chiffre en présence de l'avocat du Grand-Tronc et il l'a nié. Je lui ai demandé de me fournir le chiffre exact et il m'a répondu qu'il ne pouvait pas me le donner, mais qu'il ne dépassait pas 200 millions de piastres. Si les charges fixes du Grand-Tronc ne dépassent pas ce dernier chiffre, il est possible que les actions de cette compagnie aient certaine valeur, déduction faite de toutes les obligations.

M. CAHILL: Même celles du Grand-Tronc-Pacifique?

M. NICHOLSON (Algoma): Oui. Permettez-moi d'ajouter ceci: C'est bien bel et bon de parler de générosité et de libéralité envers les actionnaires du Grand-Tronc, mais notre premier devoir dans ce Parlement, n'est-il pas de voir à ce que les contribuables du pays soient traités avec un certain degré de justice? Si le Grand-Tronc se trouve dans sa présente situation par suite de ses relations avec le Grand-Tronc-Pacifique il en est seul responsable.

Si la compagnie du Grand-Tronc a confié ses opérations dans l'Ouest canadien à des gens qui jetaient l'argent par les fenêtres, comme cela a eu lieu incontestablement, la faute retombe sur elle, et non sur la population canadienne. Quant à moi, voici mon dernier mot: Si l'on entame des négociations avec la compagnie du Grand-Tronc, il faudra constamment lui rappeler ses promesses; autrement, le public n'obtiendra pas justice égale. Quant à la question d'impartialité envers les actionnaires du Grand-Tronc auxquels on a payé des dividendes avec des fonds qui auraient dû servir à l'entretien du chemin, je suis de ceux qui disent que nous devrions défendre les intérêts de la population canadienne.

M. McKENZIE: Je désire faire quelques commentaires sur le projet de résolution dont la Chambre est saisie, vu qu'il a rapport au chemin de fer dont nous nous emparons réellement. A mon sens, voilà la question qui intéresse particulièrement le comité. Un tronçon de la voie ferrée, désigné sous le nom de Grand-Tronc-Pacifique, reliant Winnipeg au littoral, a été pris en main par l'Etat, par l'intermédiaire d'un séquestre.

La dernière fois que j'ai traité ce sujet, j'ai prétendu que nous aurions dû nous emparer de ce chemin, sinon par l'entremise d'un séquestre, de la manière ordinaire, que nous aurions dû procéder comme les tribunaux et les lois qui les régissent le décrètent. Le premier ministre intérimaire a donné comme raison de la ligne de conduite adoptée par le ministère que la loi des liquidations ne devait pas s'appliquer à certains embranchements. Or, le ministre peut invoquer d'excellentes raisons du point de vue financier; mais, lorsqu'il donne des raisons juridiques, nous sommes tenus d'appeler son attention sur les prescriptions de la loi. L'article 6 de la loi des liquidations, chapitre 144 des statuts revisés du Canada, dispose que:

> La présente loi s'applique à toutes les corporations constituées par une loi ou en vertu d'une loi du Parlement du Canada.

Monsieur le président, cette prescription est assez générale pour embrasser toute compagnie, indépendamment de son caractère, compagnie de télégraphe, de chemin de fer ou autre. Si elle a été créée ou auto-

risée grâce aux prérogatives du Parlement, la loi des liquidations s'applique à la compagnie. La loi des liquidations a donc une portée suffisante pour régler les affaires non seulement de la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, mais de toutes ses filiales. La raison que le premier ministre intérimaire donne pour déroger à la procédure ordinaire, c'est que la loi des liquidations ne s'appliquerait pas à certains embranchements. Il nous a dit, de plus, qu'il fallait qu'il y eût défaut de paiement avant la confiscation, et le décret du conseil lui-même mentionne l'article 26 de la loi de la cour d'Echiquier. Or, si nous nous reportons à cette loi, chapitre 140 des statuts revisés du Canada, le paragraphe 3 de l'article 26 déclare que:

Dans les cas mentionnés au présent article, la cour d'échiquier...

... et souffrez que je dise que les cas mentionnés sont clairement conformes aux circonstances où se trouve ce chemin de fer...

...a tous les pouvoirs pour la nomination d'un séquestre, soit avant soit après le défaut de paiement.

Or, cela est parfaitement clair. D'abord, la loi des liquidations s'applique à tous les biens de la compagnie dont nous nous occupons, et en deuxième lieu, cet article 26 que cite le décret du conseil renferme le pouvoir de nommer un séquestre, avant comme après, le défaut de paiement.

L'hon. M. MEIGHEN: Dans quelles circonstances?

M. McKENZIE: L'article est trop long pour que je lise. Je prends sur moi de dire qu'il s'applique à un cas comme celui-ci. Si la compagnie n'est pas en état de poursuivre ses opérations, et c'est la raison...

L'hon. M. MEIGHEN: Il est très important de savoir exactement quelles sont les circonstances.

M. McKENZIE: Je parle de tout l'article 26. Il est long et je n'aime pas à lire et à occuper le temps du comité. L'article est là et n'importe qui peut le lire.

L'hon. M. MEIGHEN: Dans ce cas-ci, il y avait défaut d'exploiter.

M. McKENZIE: La compagnie ne sera pas en état de poursuivre ses opérations. C'est l'une des conditions.

L'hon. M. MEIGHEN: Vous feriez mieux de lire tout l'article.

M. McKENZIE: Fort bien, je le lirai:

La cour d'échiquier a juridiction relativement à tout chemin de fer, ou à une partie de chemin de fer, qui dépasse les limites d'une province, et relativement à tout chemin de fer qui autrement relève du pouvoir législatif du Parlement du Canada, pour ordonner et décréter, de la manière qu'elle peut prescrire,—(a) la vente de ce chemin de fer ou de ce tronçon de chemin de fer, et de tout le matériel roulant, de l'équipement et des autres accessoires de ce chemin de fer ou de ce tronçon de chemin de fer.

(1) A la demande du ministre des Chemins de fer et des Canaux, ou, avec l'approbation de la commission des chemins de fer du Canada, à la demande de tout créancier de la personne ou de la compagnie qui possède ou exploite ce chemin de fer ou ce tronçon de chemin de fer, chaque fois que cette compagnie est en déconfiture ou qu'elle a pendant plus de trente jours, manqué de tenir en service ou discontinué d'exploiter ledit chemin de fer ou ledit tronçon ou une partie de l'un ou de l'autre, ou qu'elle est devenue incapable de ce faire.

Je vous fais observer, monsieur l'Orateur, que les raisons invoquées ici, au cours des deux dernières semaines qui viennent de se terminer, sont qu'on a reçu une lettre par laquelle la compagnie annonçait qu'elle cesserait son exploitation du réseau à une date qu'elle indiquait et qu'après le jour fixé, elle n'aurait rien à voir à ce travail. Cela tombe évidemment sous l'application de la disposition que je viens de lire: qu'elle est devenue incapable d'exploiter le réseau. Si la preuve reçue en faveur du Gouvernement valait dans un sens, elle doit avoir la même valeur dans l'autre sens. Le Gouvernement a reçu d'un employé de cette compagnie une lettre disant: Passé le 10 mars, nous cesserons d'exploiter la ligne. Donc, la compagnie a dû se trouver dans l'impossibilité de continuer son exploitation et ce fut pour ce motif d'impuissance que le Gouvernement nomma le séquestre. Or, si le Gouvernement a eu raison d'agir d'après cette lettre, il n'a certainement pas eu tort de s'adresser au juge de la cour d'Echiquier et de lui soumettre cette lettre en lui demandant la nomination d'un séquestre, vu que la compagnie allègue qu'elle ne peut plus exploiter le chemin de fer.

L'hon. M. MEIGHEN: Combien de temps faudra-t-il attendre, d'après la loi en question, avant qu'on puisse agir?

M. McKENZIE: J'estime que vous n'avez aucunement à attendre.

L'hon. M. MEIGHEN: Combien de temps faudra-t-il attendre avant qu'un administrateur provisoire exploite à nouveau ce réseau de voies ferrées?

M. McKENZIE: Mon honorable ami sait qu'il peut faire nommer un séquestre provisoire par suite de la nécessité du moment.

L'hon. M. MEIGHEN: Etes-vous certain de cela?

L'hon. M. McKENZIE: Oui, il peut obtenir l'administration provisoire. Tout ce qu'il lui faut faire, c'est de s'adresser à la cour d'échiquier et de dire: L'état de choses est tel que je dois immédiatement constituer un séquestre; installez-le, aujourd'hui; nous donnerons l'avis nécessaire et après dix jours de cette date, chacun des intéressés comparaîtra devant cette cour pour dire si l'on doit ou non maintenir le séquestre en fonction. Il n'est donc pas nécessaire de donner un avis, et en tant qu'il s'agit de l'urgence de s'emparer du réseau, l'une ou l'autre procédure était également sommaire. Cela n'aurait pas pris plus de temps, sauf, il va sans dire, que cela était entre les mains du Gouvernement, d'une part et que d'autre part, celui-ci devait s'adresser à un tribunal favorable qui consentirait à l'aider, lorsque les besoins du pays l'exigeraient.

Il me semble donc que la coutume établie par les cours civiles et les dispositions de la loi ne viennent pas à l'appui de ce que mon honorable ami avance. Je ne dis pas que la procédure suivie par le Gouvernement n'obtiendra pas le même résultat, mais je ne veux pas que le premier ministre intérimaire ou tout autre membre du Gouvernement donne aux députés qui n'appartiennent pas au barreau des raisons que ceux-ci semblent accepter avec empressement, quoiqu'elles ne soient pas bonnes, pour en arriver à dire: Il est évident que tout cela était parfait, et le Gouvernement avait certainement raison de prendre l'attitude qu'il a adoptée, parce qu'il ne pouvait pas faire autrement.

Quelques-uns de mes honorables amis de la gauche ont demandé, ce soir, au premier ministre intérimaire: Qu'allons-nous faire de cette ligne? Nous pouvons donner au ministre des Chemins de fer le titre de séquestre ou tout autre qu'il nous plaît, mais il n'en est pas moins ministre des Chemins de fer et à ce titre, il relève de la direction de cette Chambre et il représente la population du Canada. Peu m'importe le nom qu'il se donne; il est ministre des Chemins de fer chargé de l'exploitation de ce réseau, et c'est le peuple canadien qui en acquitte le coût. C'est là que se trouve la différence frappante et matérielle qui existe entre le séquestre ordinaire et le ministre des Chemins de fer, en qualité de séquestre. Le séquestre ordinaire devrait exploiter l'immeuble remis entre ses mains, de façon à en réaliser un bénéfice, et les créanciers de cette compagnie s'intéresseraient à voir à ce que l'entreprise fût exploitée de la façon la plus économique et la plus efficace possible. Dans le cas qui nous occupe, le séquestre n'a pas besoin de s'intéresser à la façon dont les choses se passent; il reçoit l'argent du Trésor public.

L'hon. M. MEIGHEN: Où l'autre séquestre se procure-t-il l'argent?

M. McKENZIE: En vendant des parties de l'exploitation

L'hon. M. MEIGHEN: Que vendrait-il?

M. McKENZIE: Il aurait les actions et il vendrait le réseau. Mais le premier ministre intérimaire dit que ce séquestre reçoit maintenant l'argent sur certificats imputables sur le crédit du réseau. C'est ce que j'ai compris de ce qu'il a dit. S'il en est ainsi, pourquoi un séquestre ordinaire ne pourrait-il pas obtenir également de l'argent par le même procédé?

L'hon. M. MEIGHEN: Le séquestre est un fonctionnaire de la couronne et il obtient du Trésor tous les fonds nécessaires; l'autre séquestre pourrait se procurer de l'argent par la vente du réseau. Que deviendrait le réseau après être vendu? Pourquoi a-t-il été construit?

M. McKENZIE: Cette compagnie ne peut pas faire face à ses obligations. On nous dit que c'est une société insolvable, et que toutes les mesures que pourra prendre le ministre des Chemins de fer à son endroit devront être prises sous la direction de la cour de l'Echiquier, comme dans tous les cas de mise sous séquestre. Or, si, d'après le ministre de l'Intérieur, nous introduisons de nouveaux éléments, étrangers à ce qui nous a été dit par le premier ministre intérimaire, le cas est tout à fait différent. Nous avons le droit d'ajouter foi aux paroles du premier ministre intérimaire, qui a déclaré que l'affaire serait conduite entièrement selon les lois qui régissent les mises sous séquestre. Si tel est le cas, pourquoi continuer indéfiniment à faire le bailleur de fonds? C'est ce que les députés de ce côté-ci de la Chambre désirent savoir. Combien de temps va durer le présent état de choses? Cette mise sous séquestre nous mènera-t-elle à une prompte détermination afin que nous sachions où nous en sommes? Si nous devons prendre possession de ce chemin de fer et l'exploiter comme une partie du réseau de l'Etat, il nous faut débrouiller nos affaires; nous ne devons pas prendre le réseau avec tout ce qui l'accompagne, avec ses 200 millions de dettes. En vérité, la procédure à être suivie par le séquestre devrait être hâtée; il devrait éliminer ce qui ne nous regarde pas et nous faire savoir ce que nous avons à payer.

L'hon. M. MEIGHEN: L'honorable député veut-il dire que nous pouvons éviter la dette qui est présentée actuellement par les obligations du réseau? Est-ce qu'il désire que nous l'évitions? Dans ce cas, qui est-ce qui perd l'argent?

M. McKENZIE: Si je comprends bien, il y a des obligations que nous avons garanties.

L'hon. M. MEIGHEN: Nous avons avancé nous-mêmes tout l'argent. La dette que nous éviterions en premier lieu ne serait-elle pas l'argent qui nous revient?

M. McKENZIE: Il serait absolument ridicule d'essayer de sauver cet argent si cela nous coûtait trop cher. Même si nous en perdons, il vaut mieux placer cette propriété sur une base raisonnable. Le but d'une mise sous séquestre est d'établir une base d'exploitation raisonnable, la valeur exacte de la propriété. Allons-nous assumer une dette de 10 millions d'un autre, parce qu'après cela il y a à déduire quelques milliers de dollars qui nous appartiennent? Ce n'est pas agir en gens avisés.

L'hon. M. MEIGHEN: Je ne voudrais pas que l'honorable député interprète mal mes paroles. La première hypothèque est garantie par nous, la seconde par le Grand-Tronc. Ensuite vient une série d'hypothèques qui sont nôtres, conséquemment le seul avantage que nous puissions avoir serait de prendre des procédures en vertu de notre première hypothèque et ensuite d'essayer d'éliminer — à moins que ce ne soit protégé — l'hypothèque garantie par le Grand-Tronc. Quant au reste c'est tout notre argent, nous ne gagnerions rien à l'éviter.

M. McKENZIE: Le chemin de fer a une certaine valeur. Il appartient au séquestre d'obtenir la somme équivalente et de la répartir équitablement et proportionnellement entre les créanciers, conformément à nos lois. Sachons quelle est la valeur de ce réseau, et que l'on en divise le produit comme il faut. Si nous devons prendre possession de cette propriété et la garder, il importe peu que nous ayons l'argent de ces deuxième et troisième hypothèques. A l'heure actuelle, le réseau n'est pas la propriété de personne, qu'on lui donne un possesseur. Si le Gouvernement a l'intention de le devenir, nous devrions le faire aussi vite que possible; déblayons le terrain et mettons-nous à l'œuvre. Quelle que soit la somme à payer conformément à la loi, payons-la. Le premier ministre intérimaire nous dit qu'à moins que nous ne prenions possession du réseau, nous aurons peut-être à payer 12 millions cette année pour le maintenir en exploitation. C'est une grosse somme, mais le premier ministre intérimaire devrait dire à la Chambre ce qu'il nous en coûterait avec le système actuel. Le séquestre n'est pas obligé de rendre compte au Parlement; il rend ses comptes à la cour. Il se peut que cela nous coûte plus de 12 millions avant la fin de l'année. Pourquoi serions-nous effrayés de faire des choses extraordinaires, sous prétexte que nous épargnerions de l'argent en ne votant pas les 12 millions? Il nous faudra peut-être voter plus que cela. Le Gouvernement devrait nous dire quelle économie il va réaliser et l'époque à laquelle il pense terminer cette affaire. Le fait de garder le réseau sous séquestre du ministre des Chemins de fer indéfiniment ne nous avancera à rien, si ce n'est que l'on continuera à dépenser énormément d'argent, comme nous l'avons fait depuis que nous sommes intéressés dans ce chemin de fer.

Le député de Springfield (M. Richardson) a dit que l'on n'aurait pas dû construire le Grand-Tronc-Pacifique, et qu'il s'est toujours opposé à sa construction. Sur ce point l'honorable député ne s'accorde pas avec un grand nombre de gens dans ce pays. En 1903, il fut décidé de construire ce chemin de fer et un contrat à cet effet fut conclu entre le Grand-Tronc, le Grand-Tronc-Pacifique et le Gouvernement.

Le Parlement fut dissout et il y eut grande consultation électorale en 1904. La maîtresse question soumise à l'électorat c'était de savoir si le gouvernement mettrait ce traité à exécution et construirait ce réseau. Le traité fut discuté à la tribune populaire, de l'Atlantique au Pacifique, et le peuple canadien, par ses suffrages à cette élection, dit au gouvernement: Mettez-vous à l'œuvre, construisez ce réseau." C'est bien là le moyen le plus démocratique de constater la volonté populaire sur une question quelconque.

En 1908, les électeurs furent encore en lieu de discuter la question et ils la discutèrent, encore qu'ils se soient prononcés moins énergiquement qu'ils ne l'avaient fait quatre années auparavant. Le gouvernement de sir Wilfrid Laurier revint au pouvoir, pendant que les travaux étaient en marche. En 1911, lorsque toute l'administration de sir Wilfrid Laurier passait encore une fois au crible de la critique, la question de la construction du Transcontinental ne vint pas en discussion; tout le mon admettait la légitimité de l'entreprise. La seule critique adressée par sir Robert Borden au ministère Laurier en 1911, c'est qu'il

allait trop vite en besogne et se montrait trop progressiste, et que le peuple canadien devait se rappeler que "le mieux est l'ennemi du bien." Puisque le peuple canadien a pris cette attitude au sujet de la construction du réseau, personne ici ne saurait prétendre que le gouvernement qui a entrepris ces travaux n'avait ni mandat ni autorisation de la part du public. Quant à savoir si le gouvernement a eu raison ou tort de l'entreprendre, et si c'était une proposition légitime, c'est là une question à laquelle le peuple canadien doit répondre. Nous sommes tous empêchés d'en dire davantage sur cette question. Pendant nombre d'années, le critique ministériel attitré en matière de chemins de fer, était notre excellent collègue, feu le député d'Hamilton, M. S. Barker. M. Barker passait pour une autorité en matière de chemins de fer et quand la question de la construction des voies ferrées ou de leur gestion venait en discussion ici, il remplissait alors le rôle de porte-parole autorisé du parti conservateur.

Portant la parole devant la Chambre des communes en 1912 sur la question de la construction de ce réseau, il dit:

> Si je saisis bien la pensée du chef de l'opposition (sir Wilfrid Laurier), il a l'impression que lorsque cette question tomba dans le domaine de la publicité du pays, nombre de gens croyaient que la construction du chemin de fer n'était pas nécessaire, qu'elle était prématurée. Je ne saisis pas trop bien la pensée de mon honorable ami. S'il veut dire que nombre de gens pensaient qu'il n'était pas besoin de nouvelles voies ferrées pour le transport des produits agricoles du grand Nord-Ouest à l'océan, alors il n'est pas dans la vérité des faits. Je siégeais dans cette Chambre à cette époque et je puis me porter garant de l'opinion de tous les membres du parti conservateur; j'affirme que pas un seul député du côté conservateur n'a douté un seul instant de l'absolu besoin d'un autre réseau transcontinental et cela à brève échéance.

Voilà l'attitude prise par le critique attitré du parti conservateur en matière de chemins de fer à cette époque, et jamais, que je sache, on a révoqué en doute que M. Barker ait l'autorité ou le droit de parler au nom de son parti. Je tiens aussi à rappeler ici l'exposé des motifs fait par le leader de la Chambre (sir Thomas White) en présentant son premier budget. On constatera que dans ce discours, il approuve catégoriquement la construction de ce réseau et tout ce qui se faisait alors. Il a peut-être critiqué le surcroît de dépenses, mais non pas la construction du réseau. On se convaincra aussi en lisant ce discours que le ministre des Finances, aujourd'hui premier ministre intérimaire, déclare que ce réseau est un actif et non pas une dette pour le pays, étant donné qu'il serait infailliblement d'une immense utilité, d'une haute importance pour les progrès qui s'opéreraient alors et pour le développement futur du pays.

Les honorables députés se réfugient derrière l'excuse que le parti libéral porte la responsabilité de la construction de ce réseau, mais cette excuse est sans valeur. Nous en portons tous la responsabilité, et l'avenir du réseau était du meilleur augure jusqu'au moment où il semblerait qu'on ait blâmé un soi-disant complot pour ruiner l'entreprise. On tenta avec succès un effort pour rompre le contrat, et cette convention une fois rompue, il va sans dire que tout s'écroula; et la correspondance du Transcontinental fut brisée, et la section de l'est fut isolée de celle de l'ouest. La lettre que M. Chamberlin adressa au gouvernement le 18 juillet 1912 et dont le député d'Algoma-Est (M. Nicholson) a refusé de donner lecture au comité ce soir, jette une vive lumière sur cette affaire. C'est à la lumière de ce document et de l'attitude qu'il prit alors qu'il faut lire et interpréter les arguments et le témoignage de M. Chamberlin, chaque fois qu'il a parlé depuis cette époque. M. Chamberlin dit: "Nous avons réellement passé un marché avec le gouvernement, nous sommes prêts à l'exécuter, mais cela aux conditions stipulées dans la convention. Si le gouvernement rompt le contrat et refuse de faire sa part, toute l'entreprise croule par la base. Voici la lettre de M. Chamberlin:

18 juillet 1912.

Major R. W. Leonard,
Président de la commission du Transcontinental,
Ottawa.

Cher monsieur:

J'apprends par nos ingénieurs que pour les travaux exécutés sur la partie de la ligne du Transcontinental entre la jonction du lac Supérieur et Cochrane on s'écarte du type adopté et suivi dès le début et qu'au lieu d'une pente de quatre dixièmes et de structures permanentes, vous avez autorisé des pentes de un pour cent et l'érection de structures temporaires en bois. A ce propos, j'appellerai votre attention sur l'article 7 de la convention du 29 juillet 1903 qui stipule que le travail de construction de la division est, sera construit conformément aux devis approuvés par la compagnie et sera l'objet d'une surveillance, d'une inspection et d'une acceptation conjointement avec notre ingénieur en chef et l'ingénieur en chef de la commission. J'ai l'honneur de vous dire que si ce travail est fait en conformité de ce que j'apprends être vos récentes instructions, il ne sera pas d'accord avec la convention ni satisfaisant pour cette compagnie et ne pourra pas être accepté.

E. J. Chamberlin.

Voilà l'origine des difficultés. Après son arrivée au pouvoir le Gouvernement se mit à construire des ponts en bois quand il

avait été entendu qu'il y aurait des ponts en acier; il a changé les rampes, en construisant des ponts d'accélération à la place de rampes presque horizontales et il a tellement modifié le marché que la compagnie ne pouvait plus consentir à l'exécuter. Il n'y a pas de désaveu de cette lettre et il n'y a jamais eu. L'honorable député d'Algoma-Est a refusé de la lire parce qu'elle a été citée dans un discours prononcé ici par l'honorable George Graham. Son discours a été prononcé dans cette Chambre; ce n'est pas un discours qui aurait pu être prononcé quelque part dans le pays et qui ne comportait pas une grave responsabilité. Cette lettre a été citée; on ne l'a pas mise en doute alors, et elle a été lue en présence de l'honorable député de Timiskaming (M. Cochrane) qui était alors ministre des Chemins de fer. Je ne la mets pas en doute ce soir, mais elle jette déjà une grande clarté sur les motifs qui portaient M. Chamberlin à s'exprimer ainsi. Il dit: Vous m'avez enlevé l'extrémité est de la ligne; vous ne pouvez plus exécuter l'ancienne convention parce que vous modifiez toute la ligne et s'il en est ainsi, comment pouvez-vous vous attendre à ce que je me conforme moi-même aux termes de la convention? Nous ne le ferons pas. Pour ce motif, lui et sa compagnie avaient parfaitement le droit de prétendre que s'ils se libéraient d'une partie du marché, toute la convention tombait à l'eau et il n'y avait aucune raison de s'efforcer de la maintenir. Je veux être absolument juste sur ce point Je ne dis pas que l'exécution complète de la convention aurait été ou non un avantage pour le Canada, parce que je n'en sais rien. Tout que je dis c'est que la conclusion de cette convention et sa rupture nous ont mis absolument dans la position où nous sommes aujourd'hui, à savoir que nous devons ou prendre la ligne à notre charge ou nous arranger d'une autre manière. Je demande au Gouvernement de ne pas traîner l'affaire en longueur pour imposer des dépenses inutiles au pays. Devenons propriétaires de ce chemin de fer et exploitons-le comme toute autre propriété que nous possédons, mais d'une manière pratique.

L'hon. M. MEIGHEN: Le comité a eu une grande patience pour écouter cette discussion et cette patience a été assez douloureusement mise à l'épreuve, mais je lui demande avec instance qu'il me prête attention pendant un instant tandis que je répondrai au discours que vient de prononcer le leader de l'opposition (M. McKenzie). Il revient sur un sujet qui a été très souvent traité dans le cours de la journée et il fait allusion à la lettre de M. Chamberlin écrite à une certaine date de 1912, c'est-à-dire à une prétention alléguée par le Grand-Tronc qu'il y avait eu violation de la convention au sujet de quatre pentes d'accélération à l'est de Cochrane, violation qui lui avait donné le droit de se relever entièrement de l'obligation de prendre la ligne.

Et pour me servir des termes pittoresques de l'honorable député, qui jette un flot de lumière sur toute la situation, il laisse entendre à la Chambre que sans ces quatre pentes d'accélération nous aurions maintenant une bonne affaire avec le Transcontinental et le Grand-Tronc-Pacifique; le Grand-Tronc désirerait prendre la ligne et l'exploiter et tous les ennuis de ces dernières années auraient été évités. Ces quatre pentes d'accélération ont été discutées pendant longtemps et personne ne sait mieux que mon honorable ami que lorsqu'une compagnie ou un individu rencontre une difficulté, le moindre crochet qui se présente pour y pendre un chapeau fait leur affaire,—quatre pentes d'accélération ou quelque chose d'autre—pour trouver si possible un moyen de se débarrasser de ses obligations. Mais de toutes les allégations qui atteignent à la perfection même de la hâblerie que l'on peut employer dans cette assemblée ou dans une autre, dire à quelqu'un d'intelligent, que quatre pentes d'accélération peuvent être un facteur appréciable pour résoudre la question soumise au comité ou pour déterminer la valeur du Transcontinental ou la bonne condition essentielle. . .

M. CAHILL: Mon honorable ami voudrait-il me permettre de poser une question?

L'hon. M. MEIGHEN: J'aimerais à terminer la phrase que j'ai commencé, mais l'honorable député préféreraient peut-être que j'en reste là.

M. CAHILL: Le Gouvernement a-t-il demandé au Grand-Tronc de lui rembourser les déficits qui sont résultés de l'exploitation du Transcontinental, et dans la négative, pourquoi ne l'a-t-il pas fait?

L'hon. M. MEIGHEN: Parce que nous n'avons pas conclu d'arrangement avec le Grand-Tronc. Dans le premier contrat, malheureusement, le Grand-Tronc ne s'était pas engagé à faire l'acquisition du Transcontinental; la convention a été passée avec la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique. Il n'y a pas de doute quant à cela, le Gouver-

nement a demandé à maintes reprises à la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique de faire l'acquisition du Transcontinental; mais la compagnie a toujours refusé et elle a répondu à notre mise en demeure par un plaidoyer où elle invoque tous les arguments qu'on a pu imaginer.

Les avocats de la compagnie ont avancé en souriant l'argument des quatre pentes d'élan. Ils ont avoué franchement, comme M. Chamberlain lui-même l'a admis d'ailleurs devant la commission Drayton-Acworth, que la raison pour laquelle la compagnie refusait d'entreprendre l'exploitation du Transcontinental, c'est qu'elle n'était pas en mesure de le faire. Quant à la question d'obliger la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique à se charger de l'exploitation du Transcontinental, le Gouvernement a songé à recourir aux tribunaux; je n'en suis pas absolument certain, mais je crois me rappeler qu'une assignation a été faite à la compagnie et qu'elle a produit une défense. Si le Gouvernement avait poursuivi la compagnie, nous serions entrés dans une ère de procès inutiles sans fin et sans but, car au cas où le Gouvernement aurait eu gain de cause dans quelle situation se serait-il trouvé? Le Gouvernement aurait obtenu un jugement ordonnant à la compagnie d'exploiter le Transcontinental, mais dans la pratique à quoi aurait servi ce jugement? Comment la compagnie aurait-elle pu faire pour exploiter le Transcontinental?

M. CAHILL: Est-ce que les garanties fournies par le Grand-Tronc ne valent rien?

L'hon. M. MEIGHEN: Le Gouvernement ne possède pas de garantie de la part de la compagnie du Grand-Tronc à ce sujet. Il est malheureux que l'honorable député n'ait eu rien à faire avec la préparation du contrat, car le fait subsiste qu'une clause à cet effet n'a pas été insérée dans la convention. Le Grand-Tronc ne s'est jamais porté garant que la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique remplirait ses engagements. Il est bien stipulé que le Grand-Tronc-Pacifique exploitera le Transcontinental et paiera 3 p. 100 sur le coût des travaux, mais nous n'avons pas la moindre garantie de la part du Grand-Tronc à ce sujet.

M. CAHILL: Le contrat ne stipule pas que le Grand-Tronc devra exploiter le Transcontinental?

L'hon. M. MEIGHEN: Pas du tout. Est-ce la première fois que l'honorable député est mis au courant de cette circonstance? Nous avons l'engagement pris par la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique et la compagnie n'est pas en mesure de tenir ses promesses.

M. CAHILL: Mais le Grand-Tronc n'a-t-il pas garanti les obligations du Grand-Tronc-Pacifique?

L'hon. M. MEIGHEN: Certainement; mais le fait de garantir les obligations n'implique nullement l'engagement d'exploiter le réseau du Grand-Tronc-Pacifique.

M. CAHILL: C'est la même compagnie.

L'hon. M. MEIGHEN: Je vais expliquer la situation encore une fois. Le Grand-Tronc émet des obligations garanties par le Grand-Tronc-Pacifique. La compagnie émet d'autres obligations que le Grand-Tronc n'a pas garanties. Le Grand-Tronc-Pacifique passe un contrat en vertu duquel la compagnie s'engage à exploiter le Transcontinental dès que la ligne sera terminée. Le Grand-Tronc n'a jamais garanti l'exécution de ce contrat. Nous avons donc affaire à la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique purement et simplement pour l'exécution dudit contrat. Or, dans quelle situation se trouvait le Grand-Tronc? Nous nous sommes trouvés en face d'une entreprise d'une valeur de plus de 200 millions et portant un intérêt annuel de près de 6 millions. Il s'agit d'un chemin de fer ne laissant pas prévoir la moindre chance qu'il soit jamais en mesure de rembourser les frais d'exploitation sans parler de toutes les obligations fixes dont il est grevé. L'exploitation du Transcontinental a accumulé un déficit annuel de 2,000.000 de piastres. Comment, je vous le demande, le Grand-Tronc-Pacifique aurait-il été en mesure de remplir un engagement qui l'obligeait à acquitter une redevance annuelle de 6 millions et une perte nette de 2 millions pour frais d'exploitation, soit un total de 8 millions, lorsque la compagnie était dans la nécessité d'emprunter chaque année une somme de 7,500,000 piastres pour exploiter son propre réseau? A quoi sert-il de parler de pentes d'accélération en face de ces chiffres? Nous pourrions tout aussi bien invoquer la couleur des rails.

La question des pentes d'accélération n'est qu'une bagatelle après tout. Ce soir, j'ai consulté l'ingénieur et il m'affirme que ces quatre pentes n'ont pas soulevé plus de difficultés que les autres; le Grand-Tronc ne s'est pas opposé du tout à cela. Ce n'est que plus tard que la compagnie a invoqué ce prétexte. Ce n'était pas la coutume, affirme-t-il, de faire approuver les plans de cette nature par chacun des ingénieurs. Le niveau de ces pentes fut décidé par les ingénieurs qui donnèrent des ordres en conséquence de vive voix et non par écrit, com-

me ils l'ont fait d'ailleurs pour toutes les autres pentes. Mais qu'est-ce que peut bien avoir à faire cette question avec le problème que nous devons résoudre à l'heure qu'il est? De fait, cela ne change rien à la situation, peu importe que les pentes soient à tel niveau ou que la compagnie ait ou non le droit strictement légal d'échapper à l'accomplissement de ses obligations. La vérité vraie, c'est que la compagnie n'était pas en mesure d'exploiter le Transcontinental, peu importe qu'elle ait eu ou non, au point de vue stricte de la loi, le droit de renier ses engagements. La compagnie l'a admis en toute franchise devant sir Henry Drayton. Voici les paroles qu'a prononcées M. Chamberlain:

Sir Henry Drayton: Est-ce que cela ne revient pas à dire, d'après les déclarations de votre lettre, que, selon vous, pour protéger les finances du Grand-Tronc et, comme corollaire, celles du pays, le Gouvernement devrait décharger le Grand-Tronc de ses engagements à l'égard de cette affaire.

M. Chamberlin: C'est absolument cela.

Sir Henry Drayton: Rien autre chose?

M. Chamberlin: Rien autre chose.

Et cela est vrai; c'est même pour cela que nous avons refusé au Grand-Tronc ce qu'il nous demandait. Il est toujours tenu à ses engagements; il y est tenu non moins aujourd'hui que jamais. En fait, c'est nous qui faisons le service, parce qu'il est incapable. C'est à cause de cela qu'un liquidateur a été nommé. Si maintenant le Grand-Tronc ne peut continuer le service du Grand-Tronc-Pacifique, comment pourrait-il faire fonctionner le Transcontinental? Voilà ce qu'il faut considérer, et non pas de simple vétilles.

M. CAHILL: Pour sûr.

L'hon. M. MEIGHEN: Mais oui, et je suis heureux de voir que l'honorable député en tient compte. Je n'ai pas perdu mon temps si j'ai pu réussir à lui faire entrevoir un coin de la vérité.

Voici dans quelle position nous sommes. Nous sommes intervenus comme liquidateurs. L'honorable député est d'avis que nous aurions pu nous y prendre autrement. Nous aurions pu, dit-il, faire nommer un liquidateur en vertu de la loi sur la cour d'échiquier, votée aussi celle-là par la Chambre. Je ne m'arrêterai pas à un examen de l'aspect légal de la question. Il me suffira de dire qu'à cet égard, le Gouvernement a consulté qui de droit, et l'on nous a fait savoir que cette loi de la cour d'échiquier ne nous permettait pas d'agir comme mon honorable ami le voudrait. Au demeurant, la situation serait la même; c'est en vertu d'une autre loi que nous sommes intervenus. En agissant par application de la loi de la cour de l'Echiquier, nous aurions eu un liquidateur comme nous en avons un aujourd'hui. De façon ou d'autre, la situation reste la même, et le service est fait par nous. L'urgence nous a obligés à agir de cette manière. Il est parfaitement vrai que nous aurions pu attendre la non-exécution de quelqu'un des engagements de la compagnie, et il est probable que cela serait arrivé. Mais dans l'intervalle qu'aurait-il été fait du chemin? Pouvions-nous nous en passer? Une fois qu'un chemin de fer est établi et que des industries et des villes se sont élevées le long de ce chemin, il faut nécessairement que le service se continue. Nous ne pouvions guère attendre pendant des mois l'échéance des obligations contractées par le Grand-Tronc dans l'acte de fidéicommis. Il fallait ne pas perdre un jour, pas même une heure, et c'est pour cela que nous avons agi comme on le sait. Nos droits se trouvent sauvegardés de toute manière.

Je ne discuterai point la question de savoir comment il faudrait conduire nos négociations avec le Grand-Tronc, puisque je sortirais du cadre de ce débat qui porte sur un tout autre objet. Il suffit de dire que le Gouvernement n'a fait aucune démarche qui puisse d'aucune manière tendre à décharger le Grand-Tronc, en tout ou en partie, des engagements qu'il a contractés autrefois. Le Grand-Tronc nous demande de séparer sa cause de celle du Grand-Tronc-Pacifique; il offre de nous abandonner ses gains à la condition de lui payer pendant dix ans la moyenne de ses recettes. Ensuite, nous dit-il, nous vous parlerons du Grand-Tronc-Pacifique. A cela nous répondons que les deux sont inséparables. Nous insistons auprès de lui sur ce point que, pendant dix ans, il a distribué à ses actionnaires un dividende moyen annuel de peut-être 3,600,000 piastres et que, pendant ce temps-là, c'est nous qui faisions face à ses obligations, c'est nous qui soutenions par des prêts une compagnie qui était la sienne, et tout cela afin de faire honneur à des engagements auxquels il était tenu de répondre. Si vous aviez pourvu, lui avons-nous dit, à l'acquittement de toutes vos obligations, vous n'auriez pas payé un dividende annuel de 3,600,000 piastres, peut-être même ce dividende aurait-il été nul. En dépit de toutes ces circonstances, le Gouvernement ne laisse pas de croire que nous aurions tort de permettre qu'on fît circuler en Angleterre ou ailleurs ce bruit que nos démarches tendent à une confiscation et que c'est là notre désir. Nous voulons, au contraire,

que les justes droits des porteurs d'actions soient protégés à l'égal de n'importe quels autres. Mais, en même temps, nous disons aux actionnaires que, dans une estimation de la valeur de leurs parts, il devra être tenu compte de toutes les obligations de ce chemin, non pas seulement de celles qu'ils ont eux-mêmes reconnues autrefois. La question que l'on nous pose est celle de savoir ce que nous ferons si le projet est voté. Le premier ministre intérimaire a dit, il y a quelques jours, que les négociations étaient parvenues à ce point de rendre parfaitement claires les règles qui servaient de fondement à nos décisions, et la parole est maintenant à la compagnie. Elle en use apparemment, puisqu'on nous a demandé de reprendre les négociations. Dira-t-on qu'il faille nécessairement avant cela faire savoir ce que nous allons répondre? Mais ne voit-on pas que ce serait mettre fin à toute négociation? Notre première démarche est le vote de ce projet de loi.

Comme de raison, il faut la sanction du Parlement, et le Gouvernement n'a pas caché au Parlement les principes d'après lesquels il désire se guider. Nous disons: La valeur des actions du Grand-Tronc a déjà été établie en justice, et nous ne pouvons pas prendre le Grand-Tronc-Pacifique. On pourrait nous demander de le prendre et les circonstances nous y contraindront peut-être, mais elles ne nous obligent pas à le prendre pour libérer le Grand-Tronc et nous mettre dans l'impossibilité de faire l'acquisition du Grand-Tronc lui-même à des conditions raisonnables. Nous faisons une offre basée sur la décision rendue par le tribunal, une offre aussi juste et aussi généreuse que possible. Dans le cas où elle serait refusée, nous faisons celle que nous avons coutume de faire aux particuliers quand il s'agit de l'acquisition d'une propriété privée, c'est-à-dire que nous offrons de régler la question par voie d'arbitrage selon les principes qui président, d'ordinaire, à la nomination des arbitres, et ces principes, on n'a jamais prétendu qu'ils fussent injustes. C'est cette offre même que nous faisons aux actionnaires du Grand-Tronc, et nous leur disons: Nous n'imposons pas de restrictions comme dans le cas du Nord-Canadien, car alors il faudrait procéder autrement que dans le présent cas, à la détermination des valeurs. Nous n'avons jamais cherché à refuser aux actionnaires ni aux directeurs du Grand-Tronc ce que nous avons accordé au Nord-Canadien; loin de là, eu égard à ce que les actionnaires de ce chemin demeurent en grande partie dans un autre pays, eu égard à ce que ce chemin de fer est une institution historique du Canada et a joué un grand rôle à l'origine du développement de ce pays, nous leur offrons un arbitrage absolument indépendant, et sans décider comme dans le cas du Nord-Canadien, que les arbitres ne pourront allouer plus qu'un certain montant. Ni le président, ni les directeurs du Grand-Tronc, ni les journaux financiers d'Angleterre ou d'ailleurs ne sauraient dire que nous avons refusé à la compagnie une seule chose que nous ayons accordée aux particuliers, dans ce pays. On aura beau recourir aux menaces, on ne réussira pas à nous faire dévier des sages principes qui nous ont guidés dans tous les cas où il s'est agi de questions de cette nature.

M. RICHARDSON: Pendant que j'adressais la parole, cet après-midi, le chef de l'opposition m'a demandé si j'avais désapprouvé la construction du Grand-Tronc-Pacifique, et je lui ai répondu dans l'affirmative. Une déclaration comme celle-là serait peut-être de nature à nuire, si je ne l'expliquais. Voilà pourquoi je crois devoir ajouter que tout en étant et ayant toujours été opposé à la construction de ce chemin, que je considère comme une bévue monumentale, je ne veux pas mettre la Chambre sous l'impression que, d'après moi, l'Ouest n'a pas besoin d'un sérvice de chemin de fer plus complet. Cette partie-là du pays s'étant colonisée très rapidement, la nécessité des chemins de fer s'y est fait sentir davantage; mais pour répondre aux exigences de la situation, on aurait dû plutôt s'entendre avec le Pacifique-Canadien ou le Nord-Canadien pour construire des lignes d'embranchement à certaines conditions. Une des raisons pour laquelle j'ai été et je suis opposé au Grand-Tronc-Pacifique, c'est qu'il est parallèle sur une distance de plusieurs centaines de milles, à quelques-unes des lignes qui existent déjà dans cette partie-là du pays, et que, par suite il a porté préjudice à ces lignes, qui sont le Nord-Canadien et le Pacifique-Canadien. Que le chef de l'opposition traverse la passe de Yellow-Head—s'il ne l'a pas encore fait, il le fera peut-être un jour—il aura devant les yeux le triste spectacle de deux chemins de fer s'étendant dans une direction parallèle, à quelques verges l'un de l'autre, sur des centaines de milles, et, il verra aussi que les rails d'un de ces chemins de fer ont été arrachés sur une distance de plusieurs centaines de milles. Construire un chemin de fer parallèlement à d'autres, c'est en détruire la valeur et c'est une gigantesque folie.

L'attitude que j'ai prise sur ce point, la voilà.

En adressant la parole cet après-midi, j'ai omis d'exprimer l'opinion que la valeur attribuée à l'ancien Grand-Tronc dépasse les limites de la raison. Ce réseau comprend un peu plus de 3,000 milles et il est évalué à $444,000,000, je crois. Or, en divisant le chiffre de son capital par son nombre de milles, on trouve que le Grand-Tronc a coûté plus de $127,000 par mille. Il ne peut faire d'assez fortes recettes pour solder l'intérêt d'une somme comme celle-là, aucun chemin de fer ne le pourrait.

Le Pacifique-Canadien est évalué à 68,000 piastres par mille et le Nord-Canadien dont nous avons pris possession l'an dernier, est évalué à 54,000 piastres par mille.

Une seule autre question avant de terminer. Le Gouvernement se doit à lui-même et doit au pays de faire savoir aux actionnaires du Grand-Tronc, dont plusieurs milliers habitent l'Angleterre, la situation exacte et l'attitude que le Gouvernement et le Parlement entendent prendre dans cette affaire. Ces actionnaires sont à la merci d'une petite clique de brasseurs d'affaires qui trouvent leurs opérations très avantageuses pour eux et qui veulent à tout prix continuer l'exploitation du Grand-Tronc.

Que le Grand-Tronc passe entre les mains du Gouvernement, comme cela arrivera probablement, et les manipulateurs en question disparaissent. Ils s'efforcent de faire croire aux actionnaires que le gouvernement canadien ne leur rend pas justice parce qu'ils sont Anglais. Ils répandent toutes sortes de rumeurs insidieuses pour tromper leurs actionnaires. Le Gouvernement devrait faire une déclaration officielle qui serait adressée aux actionnaires pour leur expliquer exactement l'attitude que nous entendons prendre. Si l'offre du Gouvernement de payer sur le capital privilégié et garanti la moyenne de l'intérêt reçu pendant un certain nombre d'années, antérieurement à 1917, était acceptée, la position des actionnaires serait aussi bonne qu'elle n'a jamais été et meilleure qu'elle ne sera probablemnt jamais, si l'affaire est laissée entre les mains des manipulateurs actuels. Si l'offre n'est pas acceptée, les actionnaires courent le risque de ne rien avoir. Je ne sais pas si j'ai bien compris, mais je crois que le ministre de l'Intéreur a dit que le Gouvernement avait offert au Grand-Tronc de soumettre la question à un arbitrage.

L'hon. M. MEIGHEN: Oui. Cette offre est faite depuis le mois de février.

M. RICHARDSON: Je le regrette, car je n'ai pas de confiance dans les arbitrages, surtout quand il y a beaucoup d'avocats dans l'affaire. Je profite de l'occasion pour déclarer publiquement que c'est toujours avec une certaine crainte que je vois le Gouvernement confier le règlement des affaires du pays à des avocats. L'intervention des membres du barreau dans nos affaires a déjà coûté très cher au pays. Nous ne devrions pas accepter un arbitrage avec le Grand-Tronc. Nous avons eu recours à ce mode de procédure avec le Nord-Canadien et nous avons perdu, ainsi que je l'ai expliqué cet après-midi. Le Gouvernement avait limité la somme à payer à 10 millions, mais les avocats ont trouvé le moyen d'accorder 11 millions.

L'hon. M. MEIGHEN: Oh! non.

M. RICHARDSON: Quel a été le chiffre de la sentence arbitrale?

L'hon. M. MEIGHEN: Une des clauses du marché était que la somme à payer ne devait pas dépasser 10 millions, quelle que fût la valeur des actions. La commission a fixé cette valeur à 10 millions 800,000 piastres, je crois, mais les 10 millions n'ont pas été payés en entier, parce que le Gouvernement n'a pas pu se faire livrer le total des actions. Quand toutes les actions auront été livrées, le montant payé ne dépassera pas d'un sou la somme de 10 millions.

M. RICHARDSON: Je suis bien aise de constater que le pays est plus riche d'un million que je ne le croyais cet après-midi et je félicite le Gouvernement d'avoir obtenu cet heureux résultat dans une cause au moins. C'est la seule de ce genre qui existe. Naturellement, si le Gouvernement a offert à la compagnie de soumettre l'affaire à un arbitrage, cela règle la question, mais je crois que le Gouvernement a eu tort de faire cette offre. Nous pouvons rendre justice au Grand-Tronc sans recourir à des arbitres et sans payer des honoraires exorbitants aux avocats qui font de leur mieux pour embrouiller les affaires.

M. JACOBS: L'honorable député pourrait-il dire quelle raison particulière il a de détester les avocats?

M. RICHARDSON: Je n'ai rien à dire contre les avocats individuellement; j'ai plusieurs excellents amis parmi les membres de cette profession, mais ils ont une tendance à embrouiller les choses et à tout voir à travers des lunettes spéciales; cela me porte à croire que le mal qu'ils ont fait au pays dépasse les avantages que nous avons pu retirer de leurs services.

M. McKENZIE: L'honorable député a-t-il oublié la loi concernant la prescription?

M. RICHARDSON: J'avoue que je ne comprends pas.

M. McCREA: D'après ce qui a été dit cet après-midi, par les orateurs des deux côtés de la Chambre, il paraît être bien entendu que le Gouvernement doit prendre possession du Grand-Tronc-Pacifique et exploiter la ligne.

Il n'est peut-être pas très important de savoir si le ministère a suivi la ligne de conduite la plus sage en s'emparant de la voie ferrée aux termes de la loi des mesures de guerre, ou s'il aurait dû obtenir une ordonnance de la cour d'Echiquier ou prendre d'autres moyens pour nommer un séquestre. Il n'est peut-être pas très important, non plus, de savoir si cette démarche a été rendue nécessaire par la violation d'un engagement de la part du Gouvernement, ou si le Grand-Tronc n'était pas en état de tenir ses promesses. Il semble que le Gouvernement sera tenu de s'emparer du Grand-Tronc-Pacifique et de l'exploiter.

Ce qu'il serait intéressant de savoir c'est quelle est notre attitude à l'égard du Grand-Tronc lui-même. J'ai toujours compris que le traité conclu par le Gouvernement pour la construction de ce réseau était un traité formel par lequel le Grand-Tronc s'engageait à entrer en possession du chemin et à l'exploiter. Or, si j'ai bien saisi la pensée du ministre de l'Intérieur (M. Meighen), et je le crois, l'Etat n'a pas signé de contrat avec le Grand-Tronc-Pacifique.

L'hon. M. MEIGHEN: Relativement au service du Transcontinental.

M. McCREA: Je me demande comment le Grand-Tronc proprement dit aurait garanti les obligations du Grand-Tronc-Pacifique, s'il ne s'était pas engagé à entrer en possession de ce dernier et à l'exploiter. J'ai aussi compris que le ministre de l'Intérieur déclarait qu'il n'y avait pas de contrat ni d'entente par lesquels nous pouvions obliger la compagnie du Grand-Tronc à exploiter le chemin; mais que nous avions une réclamation contre elle, parce qu'elle a garanti les obligations du Grand-Tronc-Pacifique. Or, je ne saurais concevoir pourquoi le Grand-Tronc aurait garanti les obligations d'un chemin à l'égard duquel il n'avait aucun engagement.

L'hon. M. MEIGHEN: Le Grand-Tronc étant propriétaire de toutes les actions du Grand-Tronc-Pacifique, il était à présumer qu'il s'intéresserait à ce chemin au point de garantir quelques-unes de ses obligations; mais, le Grand-Tronc ne s'est pas engagé envers le Grand-Tronc-Pacifique à exploiter le Transcontinental.

M. McMASTER: Quoiqu'il possède toutes les actions?

L'hon. M. MEIGHEN: Il possède toutes les actions du Grand-Tronc-Pacifique. Le Transcontinental a été construit par l'Etat.

M. McCREA: Le Grand-Tronc, nous dit-on, a garanti certaines obligations, et l'on nous dit aussi qu'il est tenu au paiement de ces obligations et que le Gouvernement a une bonne et valable réclamation contre la compagnie. D'un autre côté, la lettre que lisait tantôt le chef de l'opposition indiquerait que, dès 1912, le président, ou l'administrateur, a fait savoir que la compagnie ne s'engageait pas à observer le contrat en question. Le Gouvernement aurait été sage si, avant cette date—et je soumets qu'il n'est pas encore trop tard s'il ne l'a pas fait—il avait pris des mesures en vue d'une consultation entre les avocats du Grand-Tronc et ceux de l'Etat pour s'assurer si l'on ne pouvait pas en venir à une entente sur la question de savoir si le Grand-Tronc est responsable. Ni l'une ni l'autre des parties à ce litige n'a soumis à la Chambre d'opinions légales déclarant clairement si le Grand-Tronc est responsable, ou s'il ne l'est pas. S'il l'est, il nous a donné à entendre de temps à autre par l'entremise de ses directeurs qu'il ne se considérait pas tenu au paiement de ces obligations garanties. Il serait bon que le Gouvernement invitât le Grand-Tronc à dire à ses avocats de rencontrer ceux de l'Etat et d'examiner tous les détails afin de décider si le Grand-Tronc est lié, et s'il l'est. . .

L'hon. M. MEIGHEN: Je suis bien aise que l'honorable député ait plus de confiance aux avocats que le représentant de Springfield (M. Richardson). Il se trouve que nous n'avons pas besoin d'eux cette fois. La compagnie du Grand-Tronc n'a jamais répudié ses engagements légaux relativement aux obligations qu'elle a garanties, de sorte qu'il n'y a rien à discuter.

M. McCREA: Je ne tombe pas toujours d'accord avec le député de Springfield, mais je ne suis pas loin de m'entendre avec lui sur la question des avocats. Je ne suis pas avocat moi-même, et je puis me tromper entièrement; cependant, le fait que le Gouvernement est intervenu et a payé l'intérêt sur ces obligations, comme le premier ministre intérimaire nous l'a dit cet après-

midi, semblerait indiquer jusqu'à un certain point que nous acquiesçons à la prétention du Grand-Tronc-Pacifique, qu'il n'est pas tenu au paiement de cet intérêt, et si nous allons devant les tribunaux pour faire valoir votre réclamation contre le Grand-Tronc, celui-ci prétendrait que c'est là une des raisons pour lesquelles il devrait être dégagé du paiement.

S'il est vrai que le Gouvernement est responsable de l'intérêt sur ces obligations, il aurait dû, je pense, se mettre en devoir de le payer. Est-ce parce qu'il ne l'a pas fait que le Grand-Tronc croit que le Gouvernement devrait entamer des négociations pour se rendre acquéreur du Grand-Tronc proprement dit? Si le cabinet se met d'accord sur la question de nationaliser le Grand-Tronc et les autres réseaux—ce dont je ne suis pas sûr pour le moment, car il y a, je pense, des membres du cabinet qui n'ont en cela aucune confiance—si donc le cabinet se met d'accord, la meilleure procédure parlementaire ne serait-elle pas d'obtenir l'autorisation du Parlement à entamer les négociations, plutôt que de bâcler toute l'affaire et venir ensuite déclarer au Parlement: choisissez: ou appuyer le Gouvernement dans cette mesure, ou tomber du pouvoir. Je ne crois pas que ce soit là la procédure qui convienne.

De mon côté, je n'ai aucune confiance en la nationalisation des chemins de fer. Je ne crois pas que le Gouvernement puisse exploiter un chemin de fer aussi bien qu'une société fortement établie, qui emploie les gens suivant leur compétence; celui qui obtient une position du Gouvernement, tant sur un chemin de fer de l'Etat que dans les autres divisions du service, la doit habituellement à ses amis politiques, qui le tiennent là, sans s'inquiéter s'il possède ou non les aptitudes requises.

M. MORPHY: L'honorable député pourrait-il nous désigner une société particulière qui se chargerait d'exploiter comme entreprise privée cet éléphant blanc que le Gouvernement a sur les bras?

M. McCREA: Je ne sais pas s'il existe une société prête à se charger de l'éléphant blanc que l'Etat a sur les bras. Je ne veux pas me prononcer là-dessus. J'ai dit, au début que notre situation nous contraignait à nous charger du Grand-Tronc-Pacifique. Mais, si je comprends bien, le Grand-Tronc proprement dit ne demande à personne de se charger de lui. Au contraire, il prétend que le Gouvernement tente de le maltraiter, de lui enlever la voie qu'il a exploitée depuis soixante ans et qu'il a construite à un temps où le pays avait grand besoin de chemins de fer et où les entreprises de voies ferrées n'étaient pas avantageuses. Il se plaint que le Gouvernement, maintenant que le Canada est assez développé pour que le réseau soit rémunérateur, s'interpose et veut le lui enlever. Voilà ce que je blâme. Si j'y étais enclin, je trouverais à redire aussi aux méthodes employées pour l'acquisition du Nord-Canadien. Le pays, je pense, a dû débourser beaucoup plus du fait que le Gouvernement ne s'est pas servi des moyens appropriés pour acquérir ce réseau.

M. CAHILL: Comment le ministre de l'Intérieur se figure-t-il que nous obtiendrons du Grand-Tronc l'argent dont il est responsable au Grand-Tronc-Pacifique et par là au Gouvernement? Il espère, je suppose, rendre le Grand-Tronc responsable de ses garanties pour le Grand-Tronc-Pacifique? Cette supposition est-elle fondée?

L'hon. M. MEIGHEN: Nous n'avons pas à le rendre responsable. Il l'est.

M. CAHILL: Vous attendez quelque chose de cette responsabilité?

L'hon. M. MEIGHEN: Oui.

M. CAHILL: Vous comptez pouvoir réaliser de l'argent sur cette responsabilité?

L'hon. M. MEIGHEN: Nous nous attendons à prendre en considération cette responsabilité dans la fixation de la valeur des actions.

M. CAHILL: Qu'est-ce que les actions ont à faire avec cette opération? Si vous croyez le faire payer proportionnellement à sa responsabilité, cela affaiblit grandement votre argument que le contrat entre le Grand-Tronc a garanti les obligations du Grand-Tronc-Pacifique, et celui-ci est soulagé de sa part de responsabilité envers le peuple du pays "ou quiconque a fait tel placement" par le fait que vous lui avez permis d'ignorer, ou que vous avez ignoré vous-mêmes, son contrat avec le Transcontinental.

En d'autres termes, si vous obligiez le Grand-Tronc-Pacifique à exécuter son contrat avec le Transcontinental, vous feriez payer, au lieu d'occasionner au Transcontinental, en ce moment, un déficit de 2,300,000 piastres à trois millions de piastres que le pays doit solder, vous feriez payer annuellement six millions au Grand-Tronc-Pacifique.

Or si, comme le dit le premier ministre intérimaire, le Grand-Tronc-Pacifique perd 12 millions dans l'exploitation de son réseau, il perdrait encore 3 millions avec le Transcontinental, ce qui ferait 15 mil-

lions. Il pourrait prendre ses valeurs et en retirer quelque chose, mais s'il était chargé d'une obligation de 15 millions, il est très probable que ces titres ne vaudraient rien. Le chef de l'opposition a absolument raison quand il dit que l'on devrait prendre des mesures pour enlever les dépenses inutiles de l'argent sur lequel il sera impossible de payer l'intérêt. D'après les questions posées par le ministre de l'Intérieur, je suppose que le Gouvernement n'a pas l'intention de rendre le Grand-Tronc responsable de ses obligations envers le Grand-Tronc-Pacifique. Autrement comment va-t-il procéder?

M. NICKLE: Ils sont liés ensemble par contrat.

M. CAHILL: Je veux savoir comment vous allez faire pour faire payer le Grand-Tronc?

L'hon. M. MEIGHEN: Je ne sais vraiment pas par où commencer pour débrouiller l'écheveau d'absurdités qu'a déroulées l'honorable député. En premier lieu, nous n'avons pas à rendre le Grand-Tronc responsable de quoi que ce soit. Vous ne pouvez pas le rendre responsable; il a pris lui-même la responsabilité; sa garantie est là. Autrement dit il est responsable des obligations sur seconde hypothèque du Grand-Tronc-Pacifique; si ce dernier ne paye pas, il faudra que le Grand-Tronc paye. Tout ce que nous avons à faire, c'est de faire comprendre au Grand-Tronc que sa responsabilité existe et que l'on doit en tenir compte touchant la valeur de ses intérêts. La difficulté est qu'il y a quelques années il a laissé tomber le Grand-Tronc-Pacifique et l'a oublié complètement depuis. Il l'a mis de côté et n'aime pas que l'on le lui rappelle. De sorte que ce que tout ce que nous avons essayé de faire a été de faire comprendre au Grand-Tronc que sa responsabilité existe encore et est un facteur essentiel pour déterminer la valeur de la part qui lui revient. Dans tout ce qu'a dit l'honorable député j'ai cru saisir autre chose ayant une signification quelconque. Il a dit que si nous avions eu un ordre du tribunal ordannant au Grand-Tronc-Pacifique de se charger du Transcontinental, et si le Grand-Tronc-Pacifique qui ne pouvait pas le faire, l'avait fait, et par conséquent avait perdu par année 2 millions de plus pour l'exploitation et 5 millions de plus pour le loyer, c'est-à-dire 7 millions, le Grand-Tronc serait dans une plus grande obligation de verser quelque chose sur ce qu'il a garanti, ou du moins, je pense que c'est ce que l'honorable député a voulu dire.

[M. Cahill.]

M. CAHILL: Vous ne diriez pas que les obligations du Grand-Tronc auraient plus de valeur, n'est-ce pas?

L'hon. M. MEIGHEN: Cela ne changerait pas leur valeur. Les obligations du Grand-Tronc étaient sur deuxième hypothèque. Cela dépend de la valeur du réseau lui-même, comme chemin de fer en exploitation, si ces obligations sont bonnes ou non et si le Grand-Tronc peut être appelé à les payer. Si le Grand-Tronc-Pacifique, en tant que proposition commerciale, vaut le montant des première et deuxième hypothèques jusqu'à la limite de ce que le Grand-Tronc a garanti, alors ce dernier n'aura rien à verser.

M. CAHILL: L'honorable ministre a un raisonnement curieux.

L'hon. M. MEIGHEN: Il pourrait perdre de l'argent sur l'exploitation du Transcontinental, mais la valeur du Grand-Tronc-Pacifique, en tant qu'elle concerne la garantie de la deuxième hypothèque, serait absolument la même, qu'elle ait trait au Transcontinental ou non. Les porteurs de ces obligations vendraient le réseau sans s'occuper des obligations du Transcontinental. Mais ceci n'a rien à voir avec cette question ni avec ce que l'honorable député s'est levé pour dire. Cela n'a rien à faire avec leur obligation de payer; ils sont obligés de le faire maintenant si on le leur demande. Cette obligation, grande ou petite, est proportionnée à la valeur commerciale distincte. Quelle qu'elle soit, nous disons qu'elle existe. Cette responsabilité est là, fixée, et les lie. Nous insistons pour que l'on en tienne compte pour déterminer la valeur des intérêts du Grand-Tronc.

M. CAHILL: Eh bien...

Quelques DEPUTES: Adopté.

M. CAHILL: Vous aurez tout le temps qu'il faut pour l'adopter; ne...

M. le PRESIDENT: A l'ordre. L'honorable député doit s'adresser au président.

M. CAHILL: Monsieur le président, mes collègues voudront bien attendre un peu. J'espère que le ministre de l'Intérieur sera patient; je regrette qu'il se soit fâché il y a un moment quand je lui ai posé une question, bien qu'il fût tout prêt à contre-interroger le leader de l'opposition quand celui-ci parlait.

Le ministre de l'Intérieur est fort lucide dans les explications qu'il nous donne, sauf quand il répond à des questions de son siège et s'écrie: "Impossible de démêler ce que ce brave homme-là nous dit."

Il semble croire que tout se résume à fendre les cheveux en quatre et à tourner dans le même cercle. Tantôt il nous dit que la compagnie du Grand-Tronc a un droit ou une valeur résiduelle dans le stock du Grand-Tronc-Pacifique; puisque la responsabilité du Grand-Tronc se résume à peu de chose; tantôt il affirme que la compagnie ne possède aucun droit. Le premier ministre affirme que les directeurs du Grand-Tronc n'ont pas dit qu'ils étaient responsables de leurs garanties et le ministre de l'Intérieur affirme qu'ils le sont. Il y a donc divergence d'opinion parmi les ministériels. Nous cherchons à nous éclairer, comme c'est notre droit, sur ce projet de loi si intéressant et en apparence indéchiffrable. Les ministériels ont consacré des heures à la discussion de cette question et quand les députés de la gauche qui n'ont guère consacré le quart de ce temps aux débats, posent une question et demandent qu'on les éclaire, il n'est guère convenable que les ministériels clament en chœur: "Adopté!" ou se livrent à des interruptions, et s'empressent de conclure que nous avons peur d'eux et qu'ils vont nous imposer silence. Nous avons droit qu'on fasse la lumière sur la question; or, j'entends bien demander ces renseignements jusqu'à ce que le Gouvernement nous les donne ou déclare qu'il refuse de le faire. Peu importe qu'on nous éclaire maintenant, ou en cinq minutes ou en deux heures d'ici. Apparemment, cette question se résume maintenant à savoir s'il faut prendre possession non seulement du Grand-Tronc-Pacifique, mais encore du Grand-Tronc lui-même.

Voilà une ou deux heures que nous discutons ici la prise de possession du Grand-Tronc, mais la question n'a pas encore été délibérée par la Chambre. Il y a quelque temps on a affirmé que des négociations étaient engagées, et quelques ministériels semblent tenir pour dit que certains députés de la gauche cherchent à protéger les intérêts du Grand-Tronc ou du Grand-Tronc-Pacifique.

Cette supposition ne repose sur aucune affirmation qu'aurait pu formuler un député de la gauche, c'est plutôt une idée fixe chez eux. Si la compagnie du Grand-Tronc a quelque responsabilité envers le Grand-Tronc-Pacifique et qu'on puisse la définir, il est possible que la compagnie du Grand-Tronc n'aurait ni droit ni intérêt dans les actions du Grand-Tronc ou du Grand-Tronc-Pacifique; et si elle n'en possède pas, je serais curieux de savoir pourquoi certains membres du Gouvernement tiennent tant à verser cet argent dans la caisse du Grand-Tronc. Si la compagnie du Grand-Tronc est responsable de 70 ou 80 millions de dollars en garantie de valeurs du Grand-Tronc-Pacifique, comme le donnent à croire certaines affirmations, il semble qu'il ne lui reste ni droit ni valeur résiduelle dans le Grand-Tronc, et que les valeurs garanties dans le Grand-Tronc-Pacifique pourraient épuiser la valeur résiduelle du Grand-Tronc. Si les déficits du Grand-Tronc, du Transcontinental et du Grand-Tronc-Pacifique sont tellement considérables qu'ils accusent une moins-value dans les trois réseaux dont la compagnie du Grand-Tronc est la garantie, il est possible que la valeur des droits du Grand-Tronc se réduise à zéro, et qu'elle sera insuffisante pour faire face aux frais d'administration ou d'exploitation. S'il en est ainsi, je ne m'explique pas que les ministériels aient tant à cœur de payer une certaine somme à la compagnie du Grand-Tronc, tout en déclarant que la compagnie est tenue à cette garantie et qu'elle doit la respecter.

Et quand nous demandons au ministère comment il compte obliger la compagnie à exécuter la garantie, il refuse de répondre, en se retranchant derrière les négociations en cours, et il tourne dans ce cercle.

La question posée est fort loyale. Le pays est à la veille d'être grevé de cinq à six cents millions de dollars, peut-être 700 millions, et apparemment le Gouvernement a pris ce malheureux moyen pour mettre la main sur cette entreprise. Au lieu de s'adresser à la cour d'Echiquier de la manière ordinaire, comme en toute probabilité il aurait dû le faire, il a eu recours à la loi des mesures de guerre, qui répond si bien à ses divers besoins. Apparemment, cependant, le public de la Grande-Bretagne ne comprend pas cette procédure. En mai de l'an dernier, le premier ministre du Canada a donné à croire à ce public que les négociations se poursuivraient en Angleterre au cours de l'été. Cet excellent avocat qu'est le ministre de l'Intérieur (M. Meighen) est allé à Londres, s'est abouché avec le président de la compagnie du Grand-Tronc et lui a dit: Voyons, que proposez-vous? Et l'autre de répondre: Et vous, que proposez-vous?—Le ministre reprend: Nous n'avons rien à proposer; notre attitude est précisément la même. Que pensez-vous de pareilles négociations?

Cela ne peut absolument pas être envisagé comme une continuation des négociations. Le ministre aurait pu dire: Notre offre reste ouverte; mais il a refusé de négocier plus longtemps parce qu'il a refusé de sortir de l'attitude prise par le Gouvernement. Se fiant à cela et voyant que le

Gouvernement ne prenait pas le Grand-Tronc-Pacifique et n'insistait pas pour que le Grand-Tronc se conforme à ses obligations, la compagnie du Grand-Tronc a pu en septembre dernier vendre pour $14,000,000 d'obligations à six p. 100 au cours de 99. Si le public avait cru que le gouvernement canadien allait prendre les moyens d'interdire le Grand-Tronc ou le Grand-Tronc-Pacifique, je ne peux pas concevoir comment les directeurs du Grand-Tronc auraieent pu vendre pour £3,000,000 d'obligations en Angleterre. On nous dit maintenant que les négociations sont reprises de nouveau, que le Gouvernement n'a pris aucune attitude, ni fait aucune démarche qui aurait pu contribuer à tromper les capitalistes anglais. Il a certainement dû y avoir quelque chose ou ceux-ci n'auraient jamais acheté pour $14,000,000 d'obligations. Ils ont dû comprendre autrement que les membres du cabinet parce qu'il est impossible de concevoir qu'une personne puisse acheter des obligations d'une ligne qui va tomber entre les mains d'un séquestre dans le but d'obliger la compagnie mère à payer.

L'hon. sir THOMAS WHITE: Mon honorable ami commet une méprise. Les obligations dont il parle comme ayant été vendues, sont les obligations du Grand-Tronc et non du Grand-Tronc-Pacifique.

M. CAHILL: J'ai dit la compagnie du Grand-Tronc. La compagnie du Grand-Tronc a vendu pour environ $14,000,000 d'obligations. Si son obligation la lie au Grand-Tronc-Pacifique, si le Grand-Tronc-Pacifique veut l'obliger à se conformer à son contrat, alors il serait impossible aux directeurs de vendre pour $14,000,000 d'obligations, si le public a compris la situation. Quand le premier ministre intérimaire a déclaré que les Anglais ne pouvaient pas se tromper sur l'attitude du Gouvernement au sujet de cette affaire, il a dû se tromper parce que ces obligations ont été vendues après que les membres du Gouvernement eurent quitté Londres, et terminé pour le moment leurs négociations avec les directeurs du Grand-Tronc. Ce que je veux savoir du Gouvernement c'est ceci: Pourquoi est-il anxieux de payer au Grand-Tronc quelque chose pour son capital, si le Grand-Tronc n'a pas de droit de rachat de ce capital? Et s'il a ce droit, pourquoi le Gouvernement prend-il cette mesure sommaire? Supposons que le montant des obligations garanties par le Grand-Tronc soit de $70,000,000. En admettant que le Grand-Tronc ne perde seulement que $6,000,000 par an avec l'expectative d'une reprise dans un an ou deux et de couvrir ses dépenses d'exploitation et l'intérêt de ses obligations, alors la garantie ne serait pas si lourde pour le Grand-Tronc; mais si le Grand-Tronc-Pacifique est dans la déconfiture sans espoir, comme il le serait s'il était obligé de se conformer à son contrat avec le Transcontinental national, alors les obligations du Grand-Tronc-Pacifique garanties par le Grand-Tronc retomberaient entièrement sur le Grand-Tronc et le Grand-Tronc serait responsable pour la garantie totale des obligations du Grand-Tronc-Pacifique. J'espère que le ministre de l'Intérieur peut comprendre cela.

L'hon. M. MEIGHEN: Non, je m'y perds.

M. CAHILL: Le ministre s'y perd parce qu'il a cru tout le temps que les membres de l'opposition sont tous contraires à cela parce qu'ils étaient opposés à prendre le Grand-Tronc et à prendre le Grand-Tronc-Pacifique sans donner quelque chose au Grand-Tronc. Expliquons-nous autrement. Si le Grand-Tronc-Pacifique n'était pas capable de payer, ses titres tomberaient sur le marché, mais si son obligation était si grande qu'il ne pourrait jamais payer, alors ses titres ne seraient d'aucune valeur.

L'hon. M. MEIGHEN: Quels titres?

M. CAHILL: Les valeurs du Grand-Tronc.

L'hon. M. MEIGHEN: Pas nécessairement.

M. CAHILL: Si le Grand-Tronc-Pacifique perdait, disons $10,000,000 par an, combien cela prendrait-il de temps pour supprimer les valeurs qu'a le Grand-Tronc dans le Grand-Tronc-Pacifique. Le ministre peut-il suivre cela?

L'hon. M. MEIGHEN: Oui, facilement.

L'hon sir THOMAS WHITE: Je ne voudrais pas que mon honorable ami pense que le Gouvernement lui refuse avec intention tout renseignement. Depuis que nous avons présenté cette résolution, j'ai déposé sur le bureau les renseignements les plus complets que nous ayons sur la transaction y compris le bilan du Grand-Tronc-Pacifique et ceux de ses compagnies subsidiaires et toute la correspondance échangée entre nous et le Grand-Tronc. Je comprends très clairement ce que mon honorable ami a dans l'esprit.

Il prétend que la compagnie du Grand-Tronc a assumé de lourdes responsabilités d'une nature contractuelle relativement au Grand-Tronc-Pacifique, c'est-à-dire qu'elle a garanti en premier lieu 20 millions d'obligations protégées par une seconde hypo-

thèque ainsi que 35 millions ou 40 millions d'obligations de la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique. Il vise à établir que les obligations de la compagnie du Grand-Tronc relativement à la construction du Grand-Tronc-Pacifique sont tellement lourdes, que suivant lui les actions du Grand-Tronc n'auraient plus que très peu de valeur au sens strict de la loi. Il pose donc la question: Pour quelle raison le Gouvernement est-il si désireux de rembourser le prix de leurs actions aux actionnaires de la compagnie ou de la dédommager s'il fait l'acquisition de son réseau. Je citerai donc encore une fois un passage du rapport Drayton-Acworth à ce sujet. Les commissaires étudient la valeur du capital du Grand-Tronc après avoir recommandé au Gouvernement d'acquérir le réseau et de le remettre aux mains d'un syndicat devant être dirigé et administré pour le compte du peuple canadien.

Tout d'abord les commissaires appuient sur les lourdes obligations que la compagnie du Grand-Tronc a assumées relativement au Grand-Tronc-Pacifique et qu'ils estiment à 5,000,000 par année, puis ils mentionnent les dépenses d'établissement, 30 millions, qu'il serait nécessaire d'effectuer pour mettre sur un excellent pied les lignes du Grand-Tronc. Ils abordent alors la question que nous sommes précisément à débattre en ce moment:

> Nous considérons tout le capital-actions de la compagnie comme ayant très peu de valeur intrinsèque à l'heure actuelle. Basée sur la valeur présente du revenu susceptible d'être maintenu la compensation équitable serait très petite. Mais nous ne croyons pas que ce soit là la seule base qui devait servir au peuple du Canada dans cette affaire. Nous pensons qu'il faut agir ici avec générosité plutôt qu'en stricte justice. Le Canada est bien l'obligé des actionnaires du Grand-Tronc qui, dans les premiers jours, avec très peu d'aide de l'Etat, et en soutenant la concurrence des voies ferrées des Etats-Unis à ressources infiniment plus grandes, ont érigé le premier réseau de chemin de fer canadien.

Continuant, les commissaires recommandent que dans les négociations pour l'acquisition du capital du Grand-Tronc on adopte comme base la moyenne des recettes nettes de la compagnie pendant les dix années qui ont précédé la déclaration de la guerre.

Il est encore une autre question à laquelle mon honorable ami a fait allusion. Il a mentionné les obligations que le Grand-Tronc a assumées relativement à la construction du Grand Tronc-Pacifique. Il a voulu parler, je le présume, des obligations strictement légales. Ces responsabilités légales—environ 20 millions—ont trait aux obligations que le Grand-Tronc a garanties d'après les termes de la convention primitive. En second lieu, il y a la somme de 35 millions ou plus—c'est plus que cela, à mon avis—d'obligations émises depuis cette date et quelle a également garanties. Viennent ensuite les garanties que la compagni a accordées au Gouvernement pour les emprunts qu'elle a effectués en 1909 et en 1914. La somme totale des obligations du Grand-Tronc-Pacifique que le Grand-Tronc a garanties s'élève, je pense, à environ 100 millions ou, pour être plus exact, à 98 millions approximativement. De plus, le réseau du Grand-Tronc-Pacifique doit au Grand-Tronc, en compte ouvert, une somme de 20 millions plus ou moins. Voilà la situation.

Mon honorable ami a parlé de la division est du Transcontinental dont le Gouvernement a toujours conservé les titres en sa possession parce qu'il a payé pour la construction de cette voie ferrée qui devait être affermée par le Grand-Tronc-Pacifique. Or, le Grand-Tronc, tout en se portant garant des émissions du Grand-Tronc-Pacifique n'a jamais garanti au gouvernement fédéral que la compagnie affermerait la division est du Transcontinental. L'affaire était à l'état de projet à l'époque de la signature du contrat primitif; il n'en a donc été question que dans la convention intervenue plus tard entre le Gouvernement et la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, ainsi que dans la loi adoptée par le Parlement pour ratifier cette convention.

J'ai élucidé, à mon sens, tous les points qu'à soulevés mon honorable ami. Je n'ai pas du tout l'intention de discuter les circonstances qui ont entouré la construction du réseau ni de démontrer si l'entreprise fut conduite ou non avec sagesse et prudence. Je l'ai déclaré tout à l'heure, le temps de ces discussions est passé; nous avons tourné une autre page. Le Gouvernement s'est trouvé en face d'une situation pressante exigeant une action immédiate de notre part dans l'intérêt public. Le gouvernement a cru bon d'adopter ces mesures afin de protéger les intérêts de la population canadienne en maintenant l'exploitation du réseau du Grand-Tronc-Pacifique. Autant que je puisse le voir, notre conduite est approuvée par tout le monde. Je suis donc d'avis que la question a été débattue à fond et je me fais un devoir d'offrir mes remerciements à tous les honorables membres qui ont pris part au débat.

M. CAHILL: A mon avis, il est un point que le ministre n'a peut-être pas absolument saisi. Le but de cette transaction, apparemment, c'est de faire l'acquisition du Grand-Tronc. Or, supposons que le Gou-

vernement ne puisse s'entendre avec la direction du Grand-Tronc, alors dans quelle situation se trouvera-t-on par rapport au Grand-Tronc-Pacifique? Le Gouvernement a-t-il l'intention de confisquer le réseau? De quelle manière pourrait-il jamais se faire rembourser par le Grand-Tronc? Tiendra-t-il le Grand-Tronc responsable du Grand-Tronc-Pacifique?

L'hon. sir THOMAS WHITE: Nous ne tiendrons pas le Grand-Tronc responsable du Grand-Tronc-Pacifique, sauf dans la mesure qu'il en est aujourd'hui légalement responsable. Le point que le ministre de l'Intérieur a élucidé, celui sur lequel j'ai moi-même insisté aujourd'hui, c'est que, dans une estimation de ce que le Gouvernement devra payer sous forme de loyer, si le réseau du Grand-Tronc était pris à bail—selon que le comporte l'offre faite l'été dernier par le Gouvernement à la compagnie du Grand-Tronc—il y aura à tenir compte des obligations légales auxquelles le Grand-Tronc est tenu à l'égard du Grand-Tronc-Pacifique. Mon honorable ami fait une supposition, et il demande ce qui arriverait dans les cas où le Gouvernement échouerait dans les négociations entamées. Ce qui arriverait, c'est que le Gouvernement, avec la première hypothèque dont il dispose, pourrait faire déclarer la déchéance de la compagnie, mettre le réseau en vente et s'en porter acquéreur moyennant un prix beaucoup plus bas que maintenant, si l'on tient compte de toutes les obligations émises à l'égard de ce réseau. Voilà ce que le Gouvernement pourrait faire. Cela éliminerait celles des obligations que le Grand-Tronc avait garanties par une deuxième hypothèque, garantie qui se continuerait.

M. CAHILL: Supposons une surenchère dépassant la première hypothèque, où en seriez-vous?

L'hon. sir THOMAS WHITE: L'enchérisseur aurait à se demander si une entreprise qui n'arrive pas à assurer l'acquittement de ses charges permanentes par sa recette, mais qui au contraire cette année accuse un déficit de 4 millions, serait en mesure de lui rembourser la première hypothèque. Je ne crois pas que mon honorable ami doive s'inquiéter à ce sujet. Le Gouvernement fera comme cet enchérisseur, et il se demandera s'il serait à propos de payer un prix plus élevé et de prendre à sa charge les hypothèques subséquentes. Cela me paraît peu probable, mais, d'autre part, je n'hésite pas à dire à mon honorable ami ce que nous ferions dans l'hypothèse qu'il forme.

[M. Cahill.]

M. JACOBS: Je me suis laissé dire que cette compagnie de développement du Grand-Tronc-Pacifique diffère absolument de l'entreprise du Grand-Tronc-Pacifique. Elle possède des biens distincts, elle a d'autres créanciers et elle a un service d'hôtelleries. Pourquoi englober cette entreprise dans l'acquisition du réseau, voilà ce que j'aimerais à savoir.

L'hon. sir THOMAS WHITE: La compagnie de développement du Grand-Tronc-Pacifique est une dépendance de celle du Grand-Tronc-Pacifique, et elle est la propriété de cette dernière. Elle possède des hôtels, des paquebots, des immeubles et autres biens dans l'Ouest. Comme le sait mon honorable ami, tout réseau de quelque importance a ainsi, non seulement des voies ferrées, mais diverses entreprises secondaires qu'elle s'adjoint.

M. JACOBS: Quelles dispositions va-t-on prendre à l'égard des créanciers ou autres réclamants? Par un effort d'imagination, nous pouvons bien, à la rigueur, comprendre que l'on puisse s'attribuer la possession d'un réseau de chemin de fer par décret du conseil, mais je ne saurais m'imaginer qu'il soit nécessaire d'avoir recours à un décret rendu sous l'empire de la loi des mesures de guerre pour prendre possession d'un service d'hôtels absolument distinct de l'entreprise du Grand-Tronc-Pacifique.

L'hon. sir THOMAS WHITE: Ces hôtels sont exploités comme service auxiliaire du Grand-Tronc-Pacifique, et c'est à lui qu'appartiennent les actions émises par cette compagnie. Ils font partie de l'entreprise. Il a fallu nommer un liquidateur non seulement à la compagnie du chemin de fer proprement dite, mais encore aux compagnies qui en sont tributaires. Mon honorable ami s'informe des créanciers, et je pourrais lui répondre que, le réseau ayant été mis entre les mains d'un séquestre, c'est à celui-ci qu'il appartient d'y voir.

M. JACOBS: Pourquoi appelle-t-on cette compagnie le réseau de chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique, lorsque ce terme me semble n'avoir jamais été employé à l'égard de la ligne? Il y a le " Réseau du Grand-Tronc ", mais non pas le " Réseau de chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique ", appellation qui me paraît erronnée.

M. McMASTER: On nous a tant parlé depuis quelques jours de la compagnie de chemin de fer du Grand-Tronc et du réseau de chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique que je commence à redouter une certaine confusion à cet égard dans notre esprit. Je

suggérerais à notre chef de proposer au leader du Gouvernement la levée de la séance.

M. JACOBS: Je n'ai plus d'autres questions à poser.

L'hon. sir THOMAS WHITE: Le " Réseau de chemin de fer du Grand-Tronc " est un terme qui sert à désigner toutes les entreprises relevant de la compagnie de chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique. Cette dernière a des biens, des actions dans diverses entreprises; les messageries, par exemple—mais je n'en suis pas sûr—les télégraphes, les hôtelleries, les paquebots, et le terme " réseau " s'appliquerait on ne peut mieux à la compagnie elle-même avec toutes ses dépendances.

M. VIEN: La compagnie du Grand-Tronc a-t-elle été complètement relevée de l'obligation du paiement de l'intérêt qu'elle n'a pas pu payer et qui a été versé au moyen d'un octroi du Gouvernement que le Parlement a approuvé?

L'hon. sir THOMAS WHITE: Les sommes votées par le Parlement durant les quelques années dernières l'ont été sous forme de prêts au Grand-Tronc-Pacifique, garantis dans chaque cas par une hypothèque générale.

M. VIEN: Le Gouvernement ne craint-il pas que la mesure qu'il a prise ne le mette dans une position très difficile devant les tribunaux, par suite du paragraphe 6 du chapitre 24, 4 Edouard VII qui est ainsi conçu;

Nonobstant toutes stipulations audit contrat, le Gouvernement n'exercera aucun droit de prise de possession, de confiscation, ni de vente, pour cause de défaut de paiement par la compagnie des intérêts aux termes des paragraphes trente et un, trente-deux et trente-trois dudit contrat, ou aux termes de quelqu'un ou de l'ensemble desdits paragraphes, à moins que tel défaut de paiement n'ait accumulé des arrérages représentant en totalité une somme égale à cinq années de tels intérêts, attendu que la compagnie n'est pas par les stipulations desdits paragraphes libérée de l'obligation de verser lesdits intérêts non plus qu'autorisée à en différer le versement ou à les capitaliser.

Il semble d'après ce paragraphe que le Gouvernement n'a pas le droit de forclusion ou de prendre possession du Grand-Tronc-Pacifique, avant qu'il n'y ait une accumulation de cinq années d'intérêts. Par suite de ses prêts, le Gouvernement a sûrement, implicitement tout au moins, autorisé la compagnie à différer ses paiements, pour ne rien dire de plus, si en vérité il ne l'en a pas complètement relevée. S'il en est ainsi, il me semble que le Gouvernement n'a pas le droit de s'emparer du Grand-Tronc-Pacifique ou de faire déclarer forclusion et qu'en agissant ainsi il assume tout le passif du Grand-Tronc-Pacifique ou du moins qu'il est passible envers le Grand-Tronc-Pacifique de tous les dommages que la compagnie peut subir comme résultat de la prise de possession forcée du Grand-Tronc-Pacifique.

L'hon. sir THOMAS WHITE: J'ai expliqué cette question assez au long cet après-midi et j'espère que mon honorable ami ne me trouvera pas discourtois si je dis que nous avons étudié l'affaire avec le plus grand soin et que nous sommes persuadés que la nomination d'un séquestre n'a pas exposé le Gouvernement à des responsabilités ou n'a nullement amoindri notre position.

M. McKENZIE: Je suis désireux que nous en finissions ce soir avec ce bill et ce sera peut-être la seule occasion que nous aurons de dire un mot au Gouvernement avant qu'il n'entre dans les négociations projetées. Il semble y avoir, de la part des membres de la droite, une tentative de créer l'impression que nous avons reçu des honoraires spéciaux du Grand-Tronc et du Grand-Tronc-Pacifique et que nous défendons leur cause. Il est à peine nécessaire de dire que ce n'est pas exact. Nous sommes ici pour représenter le peuple et nous sommes poussés par le désir de sortir de cette impasse du mieux que nous pourrons. Je voudrais bien pénétrer le premier ministre intérimaire dans le cas où il y aurait des négociations de ce genre que, suivant ma façon de comprendre la situation, le Grand-Tronc a envers le pays une dette sous forme d'un très fort montant d'obligations dont l'intérêt est déjà dû et augmentera encore. Les membres de l'opposition désirent bien faire comprendre au Gouvernement, de la manière la plus solennelle et la plus urgente, que toutes ces obligations doivent être régulièrement établies et qu'il faudra déterminer la responsabilité du Grand-Tronc envers le peuple de la façon la plus pratique. Si l'on prend possession de cette ligne et si l'on doit verser quelques sommes d'argent, nous voulons que cet argent soit payé en diminuant le montant que le Grand-Tronc doit au pays. Il ne doit pas être question de sentiment dans cette affaire; il faudra que ce soit une honnête opération commerciale. Quelle que soit la somme que les actionnaires de la compagnie ou la compagnie elle-même auront le droit d'obtenir de nous, ils devront la recevoir—ni plus ni moins. J'espère que l'on examinera avec soin les obligations en question

dans toutes les négociations qui pourront avoir lieu entre le Gouvernement et la compagnie.

(L'article est adopté.)

Rapport est fait du projet de loi.

La séance est levée à onze heures et demie du soir.

CHAMBRE DES COMMUNES.

Présidence de l'hon. EDGAR N. RHODES.

Vendredi, 4 avril 1919.

La séance est ouverte à trois heures.

1re LECTURE

D'un projet de loi (bill n° 45), déposé par M. Sheard, tendant à autoriser l'association nationale des épiciers en gros du Canada.

DEPOT D'UN RAPPORT DU COMITE DES DEBATS.

M. RICHARDSON présente à la Chambre le 1er rapport du comité des débats, ainsi conçu:

Vendredi, 4 avril 1919.

Votre comité a été saisi d'une communication de l'imprimeur du roi, soumettant un relevé des prix actuels demandés aux membres du Parlement pour des éditions spéciales de leurs discours, ainsi qu'un tableau de ceux qu'il est proposé de leur demander à l'avenir.

Votre comité, convaincu que, à cause de l'augmentation des salaires et du prix du papier, le bureau de l'Imprimerie ne peut plus maintenir pour les éditions spéciales les anciens prix, vous propose qu'à l'avenir le tarif présenté soit approuvé.

R. L. Richardson,
Président.

DEPOT D'UN PROJET DE LOI TENDANT A CREER UNE COMMISSION DEPARTEMENTALE DES ACHATS.

L'hon. N. W. ROWELL (président du Conseil privé) demande à déposer un projet de loi (bill n° 46), ayant pour but la création d'une commission chargée de l'achat de fournitures destinées aux ministères et d'autres approvisionnements de matériaux pour Sa Majesté.

M. McKENZIE: Expliquez-vous.

L'hon. M. ROWELL: Monsieur l'Orateur, la députation n'a pas dû oublier que, par un décret du Conseil rendu le 8 mai 1915, une commission des achats de guerre a été instituée en vue d'une surveillance des achats de choses qui seraient payées sur les fonds votés pour la guerre.

La commission s'est consacrée à l'accomplissement de ses fonctions dès qu'elle eut été instituée; elle a effectué tous les achats faits sur les fonds des crédits de guerre et ne s'est occupée que de ces branches-là du service public jusqu'en février 1918. Alors, sur la proposition du premier ministre, ses attributions furent augmentées de manière à s'étendre aux autres branches du service public. En faisant sa proposition le premier ministre a fait remarquer que la commission continuerait de remplir ses devoirs ainsi augmentés, tant qu'on n'aurait pas adopté une disposition permanente après mûr examen des problèmes concernés. Advenant la paix, les fonctions de la commission nommée en vertu de la loi des mesures de guerre devrait cesser d'exister par le fait même, en l'absence d'autres dispositions pour en prolonger l'existence. Le travail de la commission a été si satisfaisant, que le Gouvernement est d'avis qu'elle devrait être maintenue, et le présent bill prévoit l'institution d'une commission des achats pour le Canada, qui s'occupera d'acheter toutes les fournitures requises dans tous les services administratifs, à l'exception de celui des Chemins de fer, attendu que les chemins de fer font désormais partie d'un réseau plus considérable et sont exploités sous la direction de la commission des chemins de fer. Tel est, en résumé, l'objet du bill.

(La motion est adoptée et le projet de loi est lu pour la 1re fois.)

AJOURNEMENT DE PAQUES.

L'hon. sir THOMAS WHITE (premier ministre intérimaire): Je propose:

Qu'à partir du jeudi, 17 du courant, à six heures, la Chambre soit et demeure ajournée jusqu'au mardi, 22 du courant.

M. L. A. LAPOINTE (Saint-Jacques): Je demanderais au premier ministre intérimaire de fixer la date de l'ajournement à mercredi au lieu de jeudi. Comme nous ne siégeons pas le mercredi soir, je me demande pourquoi nous devrions rester ici jusqu'au lendemain à trois heures. Je rappellerai aussi à l'honorable ministre que, dans la province de Québec, jeudi est jour de fête tout comme le vendredi saint. Il me semble que si nous ajournions mercredi à six heures, cela ne ferait pas beaucoup de différence. Plusieurs de mes amis m'ont prié de signaler ce point à l'attention du Gouvernement.

M. CLARK (Red-Deer): Autrefois, nous avions coutume d'ajourner le mercredi.

M. VIEN: Je tiendrais beaucoup que nous ajournions mercredi, si cela se pouvait sans grand inconvénient.

L'hon. sir THOMAS WHITE: Il est vrai que le Gouvernement tient que la besogne soit expédiée en toute célérité, mais je veux bien que nous ajournions mercredi au lieu de jeudi, si cela peut faire plaisir à la députation. Je propose donc:

Qu'à partir du mercredi, 16 du courant, à six heures, la Chambre soit et demeure ajournée jusqu'au mercredi, 22 du courant.

(La motion, ainsi modifiée, est adoptée.)

SOLDATS CONDAMNES A LA SERVITUDE PENALE EN ANGLETERRE.

L'hon. CHARLES MURPHY: Monsieur l'Orateur, mardi dernier, j'ai posé une question au premier ministre intérimaire, concernant un bill présumé avoir été présenté à la chambre des communes d'Angleterre et en vertu duquel il est plus que probable qu'à l'avenir les criminuels condamnés aux travaux forcés seraient envoyés au Canada. Puis-je demander à l'honorable ministre si le Gouvernement a reçu des renseignements à propos de se projet de loi?

L'hon. sir THOMAS WHITE: Il n'en a pas reçu. Je crois que la déclaration de mon honorable ami, ou du moins l'impression créée par sa question de l'autre jour, basée sans doute sur les dires des journaux, est tout à fait erronée. Je ne voudrais pas parler sans connaître parfaitement tous les faits, mais je pense que ce à quoi on a dû faire allusion, ce sont les condamnations pour délits militaires, qui sont bien différents des délits criminels dans le sens ordinaire. Je ne traiterai pas le sujet maintenant, car je ne suis pas en possession des faits qui s'y rattachent. Un jour, à l'occasion de la discussion des subsides, je pourrai fournir à mon honorable ami de plus amples renseignements. Je crois qu'il y a d'autres membres de la députation qui désireraient adresser la parole sur cette question.

L'hon. M. MURPHY: Est-ce que ce sera bientôt?

L'hon. sir THOMAS WHITE: Lors de la discussion des subsides. Je pense qu'une couple de membres de la députation, ou plus, pourront expliquer ce qui en est, d'après eux.

Le Gouvernement n'a aucun renseignement sur la question et n'a pas la moindre crainte à ce sujet, car nous sommes certains qu'aucun bill ne sera déposé dans la Chambre des communes d'Angleterre, pour causer du tort au Canada.

L'hon. M. MURPHY: L'honorable ministre fera-t-il à la Chambre la politesse de prendre des renseignements pour que nous sachions ce qui en est?

L'hon. sir THOMAS WHITE: J'y verrai.

LA LOI SUR LES MESURES DE GUERRE.

L'hon. M. BELAND: Le Gouvernement se propose-t-il de rappeler la loi des mesures de guerre dès la signature du traité de la paix?

L'hon. sir THOMAS WHITE: Mon honorable ami a dû voir qu'il est question dans le discours du trône d'un projet de loi électorale. . .

L'hon. M. BELAND: Je parle de la loi des mesures de guerre.

L'hon. sir THOMAS WHITE: Cette loi ne sera pas rappelée avant le dépôt d'un projet de loi électorale contenant les dispositions nécessaires.

L'hon. M. BELAND: Je ne parle pas de la loi des élections en temps de guerre, mais de la loi des mesures de guerre.

L'hon. sir THOMAS WHITE: Cette dernière sera abrogée de droit, à la conclusion de la paix, par un décret ministériel. Dès que la paix sera conclue, le Gouvernement fixera la date à laquelle ce décret sera promulgué. Je ne puis en dire davantage dans le moment.

LA LOI SUR LE SERVICE MILITAIRE.

L'hon. M. BELAND: Le Gouvernement se propose-t-il, durant la présente session, de rappeler la loi du service militaire quand la démobilisation sera terminée?

L'hon. sir THOMAS WHITE: La loi du service militaire pourvoit uniquement au maintien des effectifs du corps expéditionnaire canadien. S'il y a des déclarations à faire à ce sujet le Gouvernement les fera en temps et lieu.

SIEGES VACANTS.

M. KAY: Puis-je faire observer au Gouvernement qu'il y a actuellement quatre vacances dans cette Chambre, savoir, Assiniboïa, Ontario-Nord, Québec-Est et Glengarry-et-Stormont. Je désire savoir quand le Gouvernement ordonnera des élections dans ces circonscriptions.

L'hon. sir THOMAS WHITE: Le Gouvernement fera connaître sa décision en temps opportun.

LE FONDS PATRIOTIQUE.

M. SINCLAIR (Guysborough): Le Gouvernement se propose-t-il de prendre des mesures concernant le Fonds patriotique? Il a été entendu, l'an dernier, qu'après le 31 mars de cette année, le public ne serait plus invité à souscrire à ce fonds. Beaucoup d'électeurs écrivent à leurs députés pour savoir ce que le Gouvernement a décidé de faire. Une déclaration officielle devrait faire savoir au public si l'on continuera à recueillir des contributions individuelles ou si l'Etat doit fournir les fonds nécessaires.

L'hon. sir THOMAS WHITE: Le Gouvernement est toujours prêt à fournir au Fonds patriotique en outre des contributions du public. Je crois que cette année le Fonds n'a pas besoin de l'aide du Gouvernement.

DISCUSSION GENERALE DU PROJET DE LOI PORTANT CREATION D'UN MINISTERE DE L'HYGIENE PUBLIQUE.

L'hon. M. ROWELL (président du Conseil) propose la 2e lecture d'un projet de loi (bill n° 37), portant création d'un ministère de l'hygiène publique.

—En proposant la 2e lecture de cet important projet de loi il n'est que juste d'indiquer à la Chambre les raisons qui ont amené le Gouvernement à prendre cette décision. Les dispositions contenues dans ce bill constituent un des traits caractéristiques de la politique ministérielle durant la période de restauration. La guerre nous fait apprécier plus que jamais auparavant la valeur de la vie humaine.

Assurément, aucune guerre de l'histoire ne compte autant de vies sacrifiées. D'un autre côté, jamais la vie humaine n'a été si précieuse et jamais la vigueur des soldats des armées respectives n'a joué un rôle si important dans la décision des questions que le conflict mettait en jeu. La présente guerre a épuisé d'une manière inattendue les forces et les ressources des combattants. Pendant plusieurs phases de la lutte, on s'est demandé s'ils seraient capables de résister aux fatigues sans succomber. Les hommes les plus vigoureux, qui étaient le plus en état de supporter le poids de la lutte, sont ceux qui en définitive ont rendu les plus grands services.

Non seulement la guerre a fait ressortir l'importance et le prix de la vie humaine, mais les pertes qu'elle a entraînées ont causé un grand vide parmi la fleur de la population de ce pays et de toutes les autres nations belligérantes.

Monsieur l'Orateur, nous comprenons tous, j'en suis sûr, que ceux qui sont allés sous les drapeaux n'étaient pas des êtres débiles, mais des hommes dans le sang desquels coulait le sang le plus pur de la nation. Les soldats qui se sont enrôlés ont été, il va sans dire, les plus forts et les plus robustes, et tous les pays belligérants ont beaucoup souffert à cause du nombre de leurs vigoureux soldats qui ont donné leur vie dans cette guerre. Le Canada a perdu près de 60,000 hommes, dont la plupart sont tombés sur le champ de bataille ou sont morts de leurs blessures, tandis qu'un petit nombre a succombé à la maladie. Notre pays en est aujourd'hui d'autant plus pauvre. Notre population n'a pas été décimée seulement de cette manière, mais plusieurs de ceux qui ont traversé l'Océan afin de combattre l'ennemi sont revenus au Canada moins vigoureux; ils ont été estropiés dans le conflit ou ont souffert de la maladie, et maintenant des dizaines de milliers d'entre eux sont moins en état de poursuivre leurs travaux et de reprendre leur rang dans la vie nationale qu'ils l'étaient avant la guerre. Lorsqu'on tient compte de ces pertes, on comprend à quel point elle a tari à sa source la vie d'un jeune pays comme le Canada. Nous ne devons pas perdre de vue, non plus, les lourdes charges financières que la guerre a imposées à notre pays, comme à toutes les autres nations belligérantes, et nous devons nous rappeler que la seule manière de porter ces fardeaux c'est de développer nos ressources, en augmentant le rendement de nos forêts, de nos terres et de nos usines. Vu que nous ne pourrons obtenir ces résultats que par l'accroissement de la puissance productive de la nation, nous saisissons mieux quelle perte a été pour le Canada la mort de ces robustes jeunes gens. Précisément à l'heure où le fardeau est le plus lourd et où nous avons besoin du plus pur sang de la nation pour le supporter, nous devons subir des pertes causées par la guerre.

Pendant des années, monsieur l'Orateur, le Canada a eu pour ligne de conduite de dépenser de fortes sommes d'argent pour encourager l'immigration, afin de peupler nos terres désertes et d'exploiter nos ressources naturelles; néanmoins, pendant que nous dépensions dans ce dessein ces fortes sommes d'argent, nous avons mis moins de zèle à débourser une somme plus faible pour conserver la vie, la santé et le bien-être de ceux qui étaient au pays. Nous avons moins pris soin des enfants nés au Canada et qui auraient fait de bons citoyens que des immigrants que nous faisions venir pour les établir au pays et en faire des citoyens canadiens.

Aussi, à cette heure où nous souffrons des pertes causées par la guerre et où la vie humaine a un plus grand prix, il me semble que la Chambre et le public devraient s'occuper d'adopter de meilleures mesures pour préserver la santé des nôtres.

La situation qui règne au Canada justifie-t-elle notre intervention en ce moment? Que révèlent les examens médicaux qu'ordonne la loi au service militaire? Je regrette, monsieur l'Orateur, que nous n'ayons pas les chiffres de ceux qui ont été refusés à cause de leur état de santé pendant la période du volontariat. Naturellement, on a inscrit les hommes qu'on acceptait, mais il n'y a pas de document qui atteste le nombre de ceux qui ont été refusés pendant que la loi du service militaire était en vigueur, et ces chiffres, j'en suis sûr, étonneront la députation. Celle-ci se rappellera que la classe qui a été appelée sous les armes aux termes de la loi du service militaire, se composait d'hommes, célibataires, âgés de vingt à trente-quatre ans. Or, 361,675 hommes ont été examinés par des médecins conformément à la loi du service militaire; de ce nombre, 180,440 ont été reconnus en santé; parmi les autres, 181,255 ont été jugés plus ou moins en mauvaise santé. Autrement dit, parmi les adultes masculins d'âge militaire, plus de la moitié a été considérée comme impropre au service actif. Ces calculs nous étonnent et nous révèlent combien il y a lieu à amélioration dans le soin de la santé et du bien-être de la population canadienne.

Je suis convaincu, monsieur l'Orateur, qu'aucun citoyen de ce pays n'aurait imaginé que de tous les jeunes Canadiens d'âge militaire, la moitié aurait été jugée inapte au service actif par le bureau des examinateurs. Cela démontre qu'il se trouve, au Canada, des milliers de jeunes gens dont la condition physique n'atteint pas la moyenne reconnue et que la plupart de ces derniers sont les victimes de maladies qu'on aurait pu prévenir.

Ce n'est pas là tout ce que l'enrôlement militaire établit, car on relève le même état de choses, en ce qui concerne la mortalité infantile, au Canada. Je regrette de dire, monsieur l'Orateur, que nous n'avons pas à l'heure qu'il est de statistiques des naissances et des décès qui se produisent dans tout le pays; il est donc impossible d'établir une comparaison, sous ce rapport, avec aucun autre pays qui compte un système de statistique bien organisé; cependant, l'on peut faire une comparaison entre différents pays qui ont adopté des méthodes perfectionnées d'éducation pour leurs enfants et les nations qui n'ont encore rien fait, à ce point de vue. On peut comparer quelques-uns de ces pays dont les gouvernants ont porté une attention appréciable à l'hygiène publique et surtout au bien-être de l'enfance, avec les villes du Canada, qui n'ont pas eu le même souci.

Qu'on me permette de citer des chiffres très intéressants que le bureau fédéral des statistiques m'a fournis et que je donne tels que communiqués. Un pays dont le gouvernement s'est intéressé de la façon la plus active au bien-être de l'enfance et qui a décrété des mesures qui atteignaient la population entière, c'est la Nouvelle-Zélande. Ces états, quant à la Nouvelle-Zélande, se rapportent à l'année 1915, et je comprends que ce sont les derniers qu'on a pu se procurer; mais je crois qu'ils indiquent assez exactement l'état de choses qui existe là-bas. Les décès d'enfants de moins d'un an par 1,000 naissances sont au nombre de 50, en Nouvelle-Zélande. Comment d'autres pays soutiennent-ils la comparaison avec la Nouvelle-Zélande, à ce point de vue? L'Australie vient ensuite avec 68 décès par 1,000 naissances; puis la Suède, avec la France, avec 78; les Pays-Bas, avec 87; la Suisse, avec 91; l'Irlande, avec 92; l'Angleterre et le pays de Galles, avec 100; et si l'on passe ensuite à d'autres pays, on trouve: la Russie, 248 décès par 1,000 naissances, et le Chili, qui accuse la plus forte proportion de décès, 286 décès par 1,000 naissances.

M. MORPHY: A quelles années ces statistiques correspondent-elles?

L'hon. M. ROWELL: Nouvelle-Zélande, 1915; Australie, 1915; Angleterre et pays de Galles, 1915; France, 1912; Pays-Bas, 1915; Russie, 1909; Suède, 1913; Suisse, 1914; Chili, 1914. Ce sont les dernières statistiques que nous avons pu nous procurer.

M. MORPHY: La guerre n'a-t-elle pas affecté ces statistiques d'une façon ou d'une autre?

L'hon. M. ROWELL: Je suis porté à croire que la guerre ne les a pas modifiées sensiblement. Je les mentionne simplement parce qu'elles indiquent la moyenne générale, telle que je la comprends.

J'en arrive maintenant à la situation qui se produit, au Canada, telle qu'indiquée par les statistiques qu'on a pu se procurer. On ne doit pas oublier, sans doute, qu'il est toujours possible qu'un pourcentage d'erreur existe, vu que, dans certains pays, on ne tient pas les statistiques aussi exactement qu'on le fait dans d'autres; on peut en dire autant des provinces. Voici les sta-

tistiques basées sur les états officiels de chaque province:

La dernière de la liste est la province de la Saskatchewan, 91-2 par 1,000, pour l'année 1916. Voici quant aux autres provinces: île du Prince-Edouard, 93-6, 1917; Ontario, 107-2, 1916; Colombie-Anglaise, 107-3, 1916; Manitoba, 113-5, 1914; Nouvelle-Ecosse, 120-9, 1916; Québec, 153-4, 1916.

Mais c'est dans les villes du Canada qu'on voit les résultats les plus étonnants. Qu'on me permette de fournir d'abord les moyennes de la mortalité infantile, dans le cas des enfants âgés de moins d'un an, telle qu'on l'a constatée, dans certaines villes de la mère patrie, durant l'année 1916: Londres, 89 par 1,000; Bristol, 95; Edimbourg, 100; Glasgow, 111; Manchester, 111; Nottingham, 116; Liverpool, 118; Leed, 129. En Angleterre, on croit qu'il n'existe pas de raison pour que la moyenne de la mortalité infantile soit si élevée. On est d'avis qu'on devrait s'occuper de la question de l'hygiène publique, en tant qu'elle affecte non seulement les enfants, mais encore les personnes plus âgées. On tient la situation pour tellement sérieuse qu'un des projets les plus importants du gouvernement anglais, à l'heure présente, se rapporte à la création d'un département d'hygiène. Au cours du mois dernier un projet de loi destiné à assurer ce résultat a été lu pour la 2e fois à la Chambre des communes anglaises.

Que l'on compare les statistiques que je viens de lire avec celles que nos villes canadiennes fournissent. J'ai les états pour six villes dont deux, dans la province de Québec, deux dans la province d'Ontario et deux dans l'ouest du Canada. C'est Sherbrooke, dans la province de Québec, qui donne le pourcentage le moins élevé de mortalité infantile par 1,000, soit 101. Viennent ensuite Toronto, avec 109; Winnipeg, avec 126; Vancouver, avec 144; Québec, avec 203; Montréal, avec 207; Ottawa, avec 224. Que l'on compare ces statistiques de la mortalité infantile, au Canada, avec celles des villes de la Grande-Bretagne. Nous sommes prêts à dépenser de l'argent pour faire venir des immigrants au Canada, cependant que, dans quelques-unes des grandes villes de notre pays, presque 25 p. 100 des bébés qui n'ont pas encore atteint l'âge d'un an meurent.

Je mentionne ces faits afin de faire comprendre pourquoi, nous, au Canada, devrions étudier très sérieusement cette question on ne peut plus importante.

[L'hon. M. Rowell.]

M. NESBITT: A quelles années s'appliquent les chiffres pour les villes du Canada?

L'hon. M. ROWELL: Sherbrooke, 1917; Montréal, 1917; Ottawa, 1916. Pour cette raison, je suis sûr que tout le monde comprendra que c'est une question à laquelle le Parlement et le pays entier doivent penser sérieusement.

M. DUFF: Pourrais-je savoir qui a réuni les chiffres que mon honorable ami vient de citer?

L'hon. M. ROWELL: Ils m'ont été fournis par le bureau fédéral de la statistique, notre propre service de statistique, et ce sont les derniers chiffres disponibles.

Je crois que le bureau les prend dans les rapports des gouvernements provinciaux ou dans ceux des services d'hygiène municipaux. En tous les cas, ils m'ont été donnés comme étant les chiffres officiels pour les années citées, et comme ayant été obtenus des sources les plus autorisées, probablement des bureaux d'hygiène des différentes villes.

Il y a un autre point à considérer. Il existe des maladies que l'on ne mentionnait autrefois qu'à voix basse, mais les gens reconnaissent maintenant franchement qu'on doit les discuter et y remédier; je veux parler des maladies vénériennes. J'en parle parce que leur existence est une des raisons qui motivent particulièrement la création d'un département d'hygiène fédéral.

Le gouvernement d'Ontario a chargé M. le juge Hodgins, de la division d'appel de la cour suprême de cette province, d'examiner la question et de faire des recommendations au Gouvernement sur les mesures à adopter en vue de l'existence des maladies vénériennes dans tout le pays. Je désire citer un ou deux passages de ce rapport de M. le juge Hodgins. A la page 4, il dit:

> D'une façon générale, le danger est si grand et la maladie si répandue que l'on ne gagnera rien, mais qu'on y perdra plutôt, en essayant d'agir tout d'un coup avec trop de rigueur.

Je cite ce passage du rapport de M. le juge Hodgins pour attirer l'attention sur les mots "si grand et si répandu".

A la page 11 de son rapport, le juge Hodgins cite un rapport fait en date du 7 février 1914 par un comité nommé par l'assemblée législative de l'Etat de Massachusetts, qui dit:

> Dans une récente enquête faite parmi huit mille malades du sexe masculin et âgés de plus de dix-huit ans qui avaient été admis dans un hôpital de Boston pour toutes sortes d'affections, on a trouvé, après les avoir tous ques-

tionnés, que 35 p. 100 d'entre eux auraient été atteints de blennorragie, et 11 p. 100 de syphilis, à une certaine époque de leur vie.

Puis à la page 12, le rapport du juge Hodgins dit—et la plupart des gens admettront que ces chiffres sont surprenants:

Dans l'Ontario, d'après une expérience faite à l'hôpital général de Toronto durant les trois premiers mois de 1917, on a trouvé que 12 p. 100 des patients étaient syphilitiques. On en a découvert 238 cas en trois mois, soit l'équivalent de 952 par année.

Il est également établi que 25 p. 100 des patients de sexe masculin admis à l'hôpital général des aliénés souffraient de parésie et d'autres suites de gonorrhée et de syphilis qui aident en grande partie à maintenir la population de nos asiles d'aliénés et de nos hôpitaux.

Je viens d'apprendre qu'une expérience faite dans le cours des trois derniers mois, à l'hôpital Général de Montréal, a démontré par l'analyse du sang, que 26 p. 100 des patients étaient atteints de maladies vénériennes. Ces chiffres démontrent combien ces maladies sont répandues dans tout le pays et quelle menace elles constituent pour l'avenir de la nation.

Il est intéressant de noter que l'on trouve moins de cas parmi l'élément militaire que parmi l'élément civil. Une manière de se rendre compte était d'examiner les recrues à leur arrivée au corps, et l'on a trouvé que les cas de maladies vénériennes étaient bien plus nombreux parmi les conscrits que parmi les soldats qui suivaient leur cours d'entraînement depuis déjà quelque temps. Ces conscrits avaient été examinés par les médecins militaires, trouvés bons pour le service et examinés par les officiers de bataillon qui les avaient trouvés aptes au service armé; cependant il y avait parmi eux plus de cas de maladies vénériennes que parmi les troupes régulières. J'ai dit que 50 p. 100 de la totalité des conscrits appelés en vertu de la loi du service militaire avaient été trouvés inaptes. Il s'agit de savoir combien d'entre eux souffraient d'infirmités physiques qui auraient pu être empêchées.

J'ai discuté la question avec les membres du personnel du service de Santé de l'armée, et encore qu'ils n'aient pas compilé de tableaux embrassant la totalité des appelés, ils ont obtenu, à titre d'épreuve, des chiffres dans certains districts et constaté que 50 p. 100 des appelés étaient rendus impropres au service par des infirmités qu'on aurait pu prévenir et guérir et que, si l'on avait pris les soins prophylactiques voulus, on se serait mis à l'abri de ces résultats. Je pourrais mettre ma théorie en pleine lumière en soulignant ici la tuberculose; mais comme il y a ici plusieurs députés médecins qui voudront peut-être discuter la question, je ne m'attarderai pas à la débattre. Ce qui m'a frappé de stupéfaction, c'est bien le nombre des victimes qui ont succombé à l'influenza espagnole. M. Montagu, secrétaire d'Etat pour les Indes, affirme que six millions de personnes pour le moins ont succombé, la saison dernière, à l'influenza, terrible épidémie qui s'est propagée dans ce pays. A son avis, l'énorme mortalité constatée aux Indes tient à certains égards à la condition de l'organisme, à l'insuffisance de l'alimentation parmi les classes de la société.

Je le sais, d'aucuns croient que la science médicale ne saurait rendre de notables services en pareilles circonstances, mais encore que je respecte leur avis, je ne saurais y souscrire. Rien n'a autant contribué que la guerre à mettre la médecine en honneur. Les merveilleux résultats obtenus par les médecins dans le traitement des soldats sur tous les fronts de guerre, constituent un des plus brillants tributs rendus non seulement au progrès de la science moderne, mais encore à l'habileté des médecins. Durant mon séjour en Angleterre, en 1916, il me fut donné de discuter cette question avec le directeur général du service de santé de l'armée en Grande-Bretagne, et il me fit alors observer que si l'incidence de la fièvre typhoïde eût été aussi prononcée parmi les forces britanniques sur le front de guerre de l'Ouest qu'il l'avait été les années précédentes, c'est 150,000 cas de typhus qu'il aurait fallu enregistrer, depuis l'ouverture des hostilités jusqu'à la date en question, août 1916. Combien a-t-on compté de cas de fièvre typhoïde, pensez-vous? Moins de quinze cents, en dépit des convictions où force était aux hommes de vivre et de combattre sur le front de guerre de l'Ouest, et ce résultat tient, dans une large mesure, aux mesures sanitaires, aux connaissances que la science médicale a vulgarisées parmi nous et aux méthodes utilisées.

Il existe un fait intéressant à l'égard de nos troupes et que je dois mentionner ici. Durant la guerre de l'Afrique australe, il est mort de maladie 14,653 hommes, et il y eut 7,792 hommes tués sur le champ de bataille ou morts de blessures. En d'autres termes, 65 p. 100 de la totalité des morts ont été le résultat de la maladie et 35 p. 100 ont résulté d'accidents de guerre. Durant la guerre russo-japonaise, dans l'armée russe, la maladie a emporté 20,890 hommes, et 31,458 ont été tués ou sont morts de bles-

sures. C'est-à-dire que 40 p. 100 sont morts de maladie et 60 p. 100 de blessures. Dans l'armée japonaise, 27,000 sont morts de maladie, et 59,000 ont été tués ou sont morts de blessures. C'est-à-dire 31 p. 100 sont morts de maladie et 69 p. 100 de blessures. Durant la présente guerre, dans la force expéditionnaire canadienne, 2,815 sont morts de maladie et 51,853 ont été tués ou sont morts de blessures. C'est-à-dire 5:14 p. 100 ont succombé à la maladie et 94:85 p. 100 sont morts des suite de leurs blessures. C'est le plus magnifique éloge qu'on puisse décerner aux efforts et à l'habileté de notre corps de santé militaire.

Je crois avoir mis en lumière une situation qui s'impose aux plus vivres préoccupations, non seulement du Gouvernement et des membres de cette Chambre, mais encore à celles du public, quant à l'initiative à prendre pour améliorer les conditions existantes. Tout le monde en convient, grâce à notre climat vivifiant, à nos vastes espaces libres, aux conditions salubres dans lesquelles nos populations peuvent vivre, il n'y a pas de pays au monde où le chiffre de la mortalité devrait être moins élevé qu'en Canada, et il n'y a pas de peuple qui devrait l'emporter sur le nôtre en bonne santé et en vigueur.

Ces conditions ont attiré l'attention publique et le pays demande que le Gouvernement se mette à l'œuvre. Je tiens à souligner ici toute l'importance de ce mouvement d'opinion en faveur de cette réforme. En mars 1918, s'est réuni à Ottawa un congrès composé de femmes de toutes les provinces du Canada et représentant toutes les principales sociétés de femmes canadiennes. Nombre de questions se rattachant à la question ont été soumises aux délibérations de cette conférence; mais les femmes elles-mêmes ont tenu à aborder l'étude d'une questions et à la faire primer sur tout le reste: C'est celle de l'hygiène publique, et l'attitude que doit prendre le Gouvernement à cet égard. Voici le texte de la résolution adoptée:

Les femmes canadiennes siégeant en conférence, à la demande du cabinet de guerre, sont d'avis que la création d'un service fédéral d'hygiène publique est une des réformes qui s'imposent d'urgence au Canada en ce moment, et elles demandent qu'on prenne immédiatement les mesures voulues en vue de la création de ce service.

La conférence a adopté encore la résolution suivante:

Qu'en présence des terribles ravages de la guerre et du taux excessivement élevé de la mortalité infantile au Canada et des ravages causés par les maladies vénériennes, il est essentiel pour obtenir le maximum d'efficacité

humaine dans le pays, de prendre des mesures administratives pour conserver la vie des enfants et étudier le problème des maladies vénériennes.

Ce mouvement de la conférence des femmes était conforme à l'action déjà prise et qui a été depuis continuée par différentes organisations féminines au Canada. Le conseil national des femmes du Canada a adopté la résolution suivante et a envoyé une députation pour la présenter au Gouvernement:

Résolu que le conseil national des femmes du Canada insiste une fois de plus auprès du Gouvernement sur l'importance d'établir immédiatement un département fédéral de la santé publique (comprenant des bureaux de la salubrité infantile et des maladies vénériennes) sous la direction d'un ministre choisi sans tenir compte des partis politiques, mais en se basant seulement sur la compétence.

Il n'est pas douteux que les femmes du Canada sont intéressées d'une manière très sérieuse et vitale à toute cette question de la santé publique. Elles connaissent les conditions peut-être mieux que les hommes, et s'il y a une question qui est entrée dans le cœur de la grande masse des femmes du pays, c'est celle de l'assistance fédérale et du plus grand soin à prendre pour la conservation de la vie infantile et de la santé générale de la population canadienne. Il y a aussi une autre résolution ayant à peu près le même but, que je pourrai lire plus tard et qui a été adoptée par la section féminine de la Grain Growers' Association de la Saskatchewan, représentant les femmes de l'Ouest canadien. Les femmes réunies de l'Est et de l'Ouest insistent pour qu'une mesure soit prise dans l'intérêt du pays tout entier.

Non seulement il y a une demande des femmes, mais aussi des organisations ouvrières. A la dernière réunion du Congrès des Métiers et du Travail du Canada, tenue dans la ville de Québec du 16 au 21 septembre 1918, on a adopté la résolution suivante:

Attendu que les travailleurs sont les forces créatrices de toute la richesse de la nation et attendu que ce devrait être le suprême devoir de tous les gouvernements de maintenir et d'élever les niveaux physique, social et économique de la population par des lois régissant la santé, l'hygiène des habitations, l'assurance contre la maladie, le chômage, etc., qu'il soit résolu que ce congrès des Métiers et du Travail du Canada se prononce en faveur de la création d'un département de Santé publique dans les gouvernements fédéral et provinciaux, sous la direction d'un ministre responsable, et qu'il soit de plus résolu que le conseil exécutif et les différents exécutifs provinciaux du congrès présentent la question à leur gouvernement respectif pour la faire adopter.

Quand la députation représentant le Congrès des Métiers et du Travail du Canada, est venue trouver le Gouvernement pour lui soumettre certaines résolutions adoptées à cette convention, il n'y a pas eu de question sur laquelle elle ait insisté davantage en se plaçant au point de vue des ouvriers du Canada que celle de la création d'un département fédéral de la santé publique. Non seulement les ouvriers ont recommandé de prendre cette mesure, mais les patrons aussi. Quelques mois après la date à laquelle les représentants du Congrès des Métiers et du Travail sont venus trouver le Gouvernement, une autre députation s'est présentée, composée des représentants du Congrès des Métiers et du Travail et de l'Association des Manufacturiers canadiens, et je dois dire que c'était la première fois que des représentants de l'Association des Manufacturiers canadiens et des organisations ouvrières étaient venus ensemble présenter une requête au Gouvernement. Et quelle requête pensez-vous qu'ils ont présentée la première? C'est que le Gouvernement devrait créer ce qu'ils ont désigné sous le nom de bureau de la salubrité publique. Voici leur requête présentée dans le mois de novembre 1918:

Que le Gouvernement soit prié d'établir immédiatement un bureau de salubrité publique pour s'occuper des questions de santé, d'hygiène, d'établissement de plans de villes et de maisons, de protection contre les accidents et de tout autre sujet ayant trait à l'efficacité physique de la nation.

Par suite du manque actuel de maisons confortables pour les ouvriers, ce sujet spécial devrait être pris le premier en considération par le bureau. On pourrait accomplir beaucoup par la coordination d'un grand nombre d'entremises particulières, philanthropiques et gouvernementales qui s'occupent de ces questions.

Les représentations faites au Gouvernement ne provenaient pas seulement de ces classes. Les autorités de la santé publique dans tout le pays se sont unies pour présenter très fortement la question à l'attention du Gouvernement. Au mois de janvier de cette année, il y a eu à Ottawa une conférence des représentants des départements de la santé dans les différentes provinces du Canada et pour que la Chambre puisse se faire une idée de la valeur des hommes qui ont adopté la résolution que je vais lire, permettez-moi de dire quels sont ceux qui assistaient à la conférence. Elle a été présidée par l'honorable J.-A. Calder, ministre de l'Immigration et de la Colonisation. Etaient présents: le major général J.-T. Fotheringham, D.C.M.S; Dr P.-H. Bryce, médecin en chef du département de l'Immigration à Ottawa; le docteur Gordon Bell, médecin du service d'hygiène, Manitoba; le docteur George G. Melvin, chef du service d'hygiène, Nouveau-Brunswick; le capitaine Gordon Bates, Toronto; l'honorable Wm. F. Roberts, ministre de la santé, Nouveau-Brunswick; J. W. S. McCullough, lieutenant-colonel, C.A.M.G., chef du service d'hygiène, Ontario; l'honorable W. D. McPherson, secrétaire provincial, Ontario; le major William Hutchison, président de l'association d'hygiène publique canadienne, Montréal; le docteur Elzéar Pelletier, secrétaire du conseil d'hygiène, Québec; le docteur A. H. Desloges, surintendant médical des asiles d'aliénés, Québec; le docteur Arthur Simard, président du conseil d'hygiène, Québec; le docteur M. M. Seymour, commissaire de la santé, Saskatchewan; et M. Vincent Massey, qui a fait les fonctions de secrétaire de la conférence.

Au cours de cette conférence, convoquée à la demande des autorités militaires, afin d'étudier le problème de la protection de la santé publique contre les maladies vénériennes, la résolution suivante a été adoptée:

Résolution proposée par le docteur W. F. Roberts, du Nouveau-Brunswick, avec l'appui du docteur Gorden Bell, de Winnipeg:

Considérant que dans la "restauration du Canada" qui suivra la grande guerre, il y a un bon nombre de problèmes fort importants tels que la situation financière, la rentrée des soldats dans la vie civile, la main-d'œuvre et le reste, devront être étudiés sérieusement; et attendu qu'entre tous ces problèmes, la conservation de la vie et de la santé de la population est sinon le plus du moins l'un des plus importants, puisque la vie des citoyens constitue le meilleur actif du pays.

Cette conférence, composée de représentants des différents gouvernements provinciaux du Canada accompagnés des corps du service d'hygiène, réunis à Ottawa ce 3 février 1919, sur l'invitation du premier ministre intérimaire, l'honorable sir Thomas White, pour étudier la question des maladies vénériennes, décide de pétitionner le gouvernement fédéral pour l'engager à créer sans délai un département fédéral d'hygiène publique aux fins de préserver à l'avenir la vie et la santé de la population canadienne.

J'ai tenu particulièrement à citer cette résolution, parce que certaines gens ont dans l'idée que le nouveau ministère fédéral de l'hygiène publique empiétera de quelque manière sur la juridiction des services d'hygiène provinciaux. Nous n'avons jamais visé à pareil but, et ce n'est pas l'intention du projet de loi qui a l'appui et est expressément recommandé par les conseils d'hygiène des différentes provinces. L'association canadienne d'hygiène publique a adopté une résolution énergique qu'elle a adressée au Gouvernement, tandis

que d'année en année, les autorités médicales, à leurs conférences, ont insisté sur ce sujet. Le service de santé de l'armée canadienne, par la bouche de son chef, le général Fotheringham, a demandé, en tenant compte de la grave menace des maladies vénériennes, que le Gouvernement crée un département fédéral de l'hygiène publique, avec lequel les autorités militaires pourront travailler de concert, afin de répondre aux besoins. Les autorités militaires sont en mesure de résoudre le problème à leur point de vue, mais il y a aussi le point de vue civil dont il faut tenir compte. Voilà pourquoi l'opinion publique réclame la création d'un ministère fédéral de l'hygiène publique.

On prétend que la presse du pays n'est pas unanime en faveur de l'établissement de ce nouveau département ministériel. Je ne suis pas opposé à cet aspect de la question; mais si j'en avais le temps, je pourrais citer des articles de fond publiés dans les colonnes des journaux influents du pays, à l'appui du projet; de fait, ils demandent que le Gouvernement crée un département de la santé publique.

De plus, le nouveau département, en vertu des termes mêmes de sa constitution, s'occupera non seulement des questions qui ont trait à la santé publique, mais encore du bien-être social de la population canadienne.

M. DEVLIN: Le ministre, je le présume, a étudié l'aspect constitutionnel du bill, de sorte qu'il est convaincu qu'il n'empiète nullement sur les droits civils des provinces.

L'hon. M. ROWELL: Certainement; cet aspect de la question a été étudié avec soin. Il ne saurait être question de conflit de juridiction entre les provinces et le Gouvernement fédéral, d'après les dispositions du bill. De fait, la santé publique...

L'hon. M. BELAND: Le ministre est-il en mesure de dire si cette question a été soulevée à la dernière conférence interprovinciale?

L'hon. M. ROWELL: Je ne m'en rappelle pas bien, mais je crois que non. Cependant, une conférence a été spécialement convoquée un peu plus tard, à laquelle les représentants des provinces ont pris part; c'est à cette époque que le présent projet leur a été soumis.

M. DEVLIN: J'ai posé cette question au ministre, parce qu'il a affirmé que le bill a été déposé à la demande des médecins représentants des différentes provinces.

L'hon. M. ROWELL: Ils l'ont demandé, mais je ne veux nullement dire que le Gouvernement a agi parce que les médecins ont demandé la création du nouveau département. J'ai mentionné le fait uniquement dans le but de faire voir l'appui que le projet a reçu de tous les côtés et qu'il est du goût de tout le monde.

L'acte de l'Amérique britannique du Nord ne renferme aucune disposition spécifique, relativement à la santé publique. La seule allusion qu'elle contient a trait à la quarantaine, question qui relève expressément du domaine fédéral. De fait, dans la loi créant le département de l'Agriculture, adoptée en 1868, une disposition spéciale fut insérée, décrétant que la santé publique et la quarantaine sont des questions relevant de la juridiction du Parlement fédéral.

Un certain nombre d'articles de cette loi traitaient de la santé publique et d'autres de la quarantaine.

M. DEVLIN: Quelle est cette loi dont parle le ministre ?

L'hon. M. ROWELL: La loi votée en 1868 et qui a établi un ministère de l'agriculture. Le Parlement fédéral a toujours, depuis que la Confédération existe, fait des lois relatives à la santé publique, et sous de nombreux rapports. Je reviendrai là-dessus dans un instant. Nous n'avons pas moins de quinze lois peut-être qui visent cette matière.

M. DEVLIN: Je vois qu'il est fait mention de la conservation de la vie de l'enfant au paragraphe "b" de l'article 4. Je ne veux pas anticiper sur la discussion, mais n'est-ce pas là une matière qui touche aux droits civils ?

L'hon. M. ROWELL: Les provinces sont toutes concernées dans cette question, qui est pour elles d'un intérêt vital, et elles ont le devoir d'assurer par tous les moyens possibles la conservation de la vie de l'enfant. Je ne laisse pas de croire, toutefois, qu'il importe également au Dominion de veiller, lui qui dépense des milliers de dollars pour amener ici des immigrants, à ce que ses nationaux ne meurent pas prématurément, au grand préjudice du pays.

M. DEVLIN: Je sais; mais ma question ne porte pas là-dessus, et j'aimerais que l'on y réponde. Le ministre a-t-il

suffisamment étudié le projet de loi pour être en état de dire à la Chambre, si cet article, par exemple, ne contient pas une disposition relative à des droits civils qui sont exclusivement du ressort des provinces ?

L'hon. M. ROWELL: Les provinces, selon moi, ont certainement juridiction en la matière, mais le Gouvernement fédéral aussi a cette juridiction. Il me semble que c'est là une affaire qui est du domaine des unes et de l'autre; mais, en tant qu'il s'agit du gouvernement fédéral, il conviendrait peut-être de limiter son action.

Pour ce qui est de renseignements à recueillir et à communiquer à ceux qui désireraient en faire leur profit, il n'est pas douteux que ce ministère fédéral ne trouve matière à s'employer activement. La même situation existe aux Etats-Unis que chez nous et, là comme ici, ce sont les législatures des divers Etats qui les premières traitent de la santé publique. L'administration fédérale ne s'en est occupée que tout récemment, à titre de défense personnelle. Sa première pensée a été pour la quarantaine et pour l'immigration, car il fallait protéger les citoyens contre les maladies apportées à l'intérieur par ceux qui entraient dans le pays. L'administration fédérale a peu à peu étendu son action, de manière à y inclure maintenant plusieurs des sujets sur lesquels je donnerai bientôt à la Chambre, des informations. L'article 4 impose certaines limites en deça desquelles nous sommes sûrs de ne pas empiéter sur les droits des provinces.

M. McKENZIE: A l'égard des mots "sur laquelle le Parlement du Canada exerce juridiction", il pourrait être utile de définir ce dernier terme.

L'hon. M. ROWELL: Il embrasse toutes les matières énumérées dans le projet, et peut-être bien quelques autres aussi. C'est là un point sur lequel je me ferai un devoir de fournir des éclaircissements lorsque dans quelques minutes seront débattues les dispositions générales du projet de loi.

M. DEVLIN: A-t-on soumis un exemplaire de ce bill aux autorités provinciales?

L'hon. M. ROWELL: Je ne le pense pas. Aucune province, je crois, ne l'a demandé. Plusieurs personnes ont sollicité l'envoi d'exemplaires de ce bill, et nous nous sommes rendus à leur désir; mais je ne me souviens d'aucune demande faite par le gouvernement d'une province.

Outre la santé publique, le projet de loi traite du bien-être social, et la députation conviendra, j'en suis sûr, qu'il vaut mieux, après tout, prévenir la maladie que la guérir. L'important est de créer un état de choses favorable à la santé, plutôt que de traiter la maladie quand elle s'est déclarée. A propos de la santé du peuple, nulle question n'a plus d'importance que celle de logements salubres et confortables et de la suppression de ces malsains entassements dans certains quartiers de nos villes. C'est à un ministère comme celui-là qu'il serait naturel de confier l'exécution du programme fédéral des logements. Aujourd'hui, ce programme s'exécute par un comité du cabinet. Il me semblerait que ce dût être la fonction propre d'un pareil ministère, puisque l'habitation touche de bien près au bien-être du peuple.

M. McMASTER: Le ministre veut-il faire entendre que cette question du logement devrait être dans les attributions fédérales?

L'hon. M. ROWELL: J'ai voulu parler du projet d'aide aux provinces, en ce qui concerne l'habitation, et c'est là, à mon avis, une matière qui est du domaine fédéral.

M. DEVLIN: La politique consistant à augmenter les subventions.

L'hon. M. ROWELL: Nous aurons lieu de discuter cette question à fond quand il s'agira du budget; en attendant, je pense qu'en faisant ce qu'il a fait, le Gouvernement est resté dans les limites de la juridiction du Parlement fédéral et que chaque province l'a reconnu ainsi, car plusieurs d'entre elles ont adopté des lois pour profiter de la politique fédérale relative aux logements. Il est bien d'autres cas où l'attitude qu'il a prise pourrait être interprétée dans ce même sens. Je viens de dire qu'aux Etats-Unis la situation par rapport au gouvernement fédéral est la même qu'ici. Chez eux, le département de l'hygiène publique, très peu important à l'origine, est maintenant efficace et considérable. Il comprend les huit divisions que voici:

1. Divisions des recherches scientifiques. Ces recherches sont évidemment du ressort du gouvernement fédéral, tant en Canada qu'aux Etats-Unis, et elles peuvent constituer un des éléments les plus importants, dans un département de cette nature, vu, naturellement, qu'on y affecte un crédit convenable.

2. Quarantaine étrangère et insulaire, et immigration.

3. Quarantaine domestique et entre Etats.
4. Rapports et statistiques sanitaires.
5. Division des hôpitaux de marine et secours.
6. Division du personnel et de la comptabilité.
7. Division concernant les questions de toute nature et le travail se rattachant à la publication de rapports et bulletins relatifs à l'hygiène publique.
8. Division des maladies vénériennes (ajoutée l'année dernière).

Les Etats-Unis se sont dotés d'un puissant département d'hygiène publique et ils le subventionnent à millions.

M. McGIBBON (Muskoka): Le Gouvernement a-t-il l'intention de créer un département de recherches scientifiques?

L'hon. M. ROWELL: C'est une question à étudier, mais je pense que les recherches scientifiques seraient essentielles à l'œuvre d'un département fédéral d'hygiène publique. On m'a demandé pourquoi il n'en est pas question dans le bill. C'est parce que ce n'est pas nécessaire. L'article 4 permet d'établir un département comme celui-là. Il n'y aura qu'à voter un crédit à cette fin, ce qu'on pourra faire à l'occasion du vote d'un crédit général.

M. BUTTS: L'honorable ministre a beaucoup insisté sur la question de la mortalité infantile. Ne serait-il pas très facile d'enrayer ce mal en ajoutant à la sévérité du Code criminel en ce qui concerne le meurtre?

L'hon. M. ROWELL: Il ne meurt pas plus d'enfants en Canada pour les causes auxquelles mon honorable ami vient de faire allusion, qu'il n'en meurt dans les autres pays.

M. BUTTS: L'honorable ministre aime peut-être mieux ne pas répondre à cette question. La seconde question se rattache à ces maladies qui sont innommables. Importe-il que le Gouvernement consacre du temps à légiférer en vue de la guérison de ces maladies-là, ou ne vaudrait-il pas mieux nous débarrasser complètement de ceux qui en sont atteints?

L'hon. M. ROWELL: Le bill a pour objet de prévenir les maladies plutôt que de les guérir.

M. BUTTS: Il est impossible de les prévenir par acte du Parlement.

L'hon. M. ROWELL: On peut prévenir la diffusion de plusieurs maladies. Le chef de l'opposition a demandé si le Gouvernement fédéral avait juridiction à ce sujet. Je lui rappellerai que le Parlement a déjà adopté certaines lois par rapport à nombre de questions diverses d'hygiène. Le ministère de l'Agriculture s'occupe de la santé des animaux, et cette Chambre a entrepris d'en faire autant et d'empêcher la diffusion des maladies contagieuses. Or, nous devons avoir tout autant droit de protéger la vie humaine que de protéger la vie des animaux.

M. McKENZIE: En droit, il serait logique de prétendre que si nous avons juridiction en matière d'agriculture, nous pouvons nous occuper de la santé des animaux.

L'hon. M. ROWELL: En matière d'agriculture les gouvernements provinciaux et le Gouvernement fédéral ont juridiction en commun; ils ne peuvent légiférer au sujet de l'agriculture, tout comme au sujet de l'hygiène publique.

M. VIEN: N'est-ce pas multiplier inutilement les services?

L'hon. M. ROWELL: Pas du tout. Je crois que les chiffres que j'ai cités démontrent la nécessité de notre intervention. Le Gouvernement, étant au courant de la situation et connaissant le sentiment public, manquerait à son devoir s'il n'agissait pas.

Le ministère de l'Agriculture maintient un laboratoire pour surveiller les maladies chez les animaux et fournir les sérums; il maintient également des inspecteurs pour faire des enquêtes lorsqu'une épidémie se déclare. Le ministère du Revenu de l'intérieur exerce une certaine juridiction concernant l'inspection des denrées alimentaires et des breuvages, pour prévenir la falsification. Cette dernière est une des plus importantes attributions du bureau fédéral de la santé publique aux Etats-Unis, mais ici ce soin est dévolu au ministère du Revenu de l'intérieur. C'est le ministère de l'Intérieur qui s'occupe des questions sanitaires et médicales concernant les affaires indiennes. Le ministère de l'Immigration dirige l'inspection des hôpitaux de détention pour les immigrants, l'examen des immigrants concernant leur état mental et physique, l'installation des stations de quarantaine aux ports de mer et à la frontière, des lazarets pour les lèpreux; c'est lui qui est chargé de l'application de la loi relative à l'hygiène dans les travaux publics, de l'inspection des navires dans les ports de mer et de la surveillance des conditions sanitaires dans le territoire du Yukon. Le minis-

tère de la Marine a la charge des hôpitaux maritimes et le soin des matelots malades. C'est le ministère du commerce qui recueille les statistiques vitales. Le département de la Milice et des forces militaires d'outre-mer s'occupe du service de santé dans l'armée, des hôpitaux militaires, des conditions sanitaires dans les camps et des vivres pour l'armée. Le ministère des Travaux publics fait l'inspection sanitaire des édifices publics et c'est le ministère des Finances qui doit prendre les mesures nécessaires pour empêcher la transmission des maladies contagieuses par la circulation de la monnaie fiduciaire. L'inspection sanitaire des prisons et les soins médicaux aux détenus regardent le ministère de la Justice. Le ministère du Service naval est responsable des conditions sanitaires des navires et des vivres fournies aux marins et il pourvoit à la santé des poissons dans les établissements de pisciculture. Le département des Douanes inspecte la qualité des aliments et des breuvages imposables, au point de vue de la santé publique. Le ministère des Postes voit à prévenir la transmission des maladies contagieuses par les courriers et à l'entretien sanitaire des bureaux de postes. Le département du rétablissement civil des soldats est chargé de voir à la guérison physique et mentale des soldats blessés et la commission de conservation étudie les questions générales de salubrité publique. Il y a encore les médecines brevetées qui relèvent, je crois, du ministère du Revenu de l'intérieur. Tous les ans, le Parlement a voté des centaines de milliers de piastres aux différents ministères pour des fins de salubrité publique.

Un mot maintenant de la portée générale de la loi. L'article 4 définit les devoirs et les pouvoirs du ministère qui "s'étendent à, et comprennent tous les sujets et questions ayant trait à la protection ou à la conservation de la santé et du bien-être social de la population du Canada, sur laquelle le Parlement exerce sa juridiction et en particulier les questions et sujets suivants":

Coopération avec les autorités sanitaires provinciales, territoriales et autres, dans un but de coordination des efforts projetés ou faits pour conserver et rendre meilleure la santé publique.

Actuellement, il n'existe aucune coordination; chaque province agit à sa guise, comme dans toutes les autres questions. Un ministère fédéral serait une sorte de bureau central où serait recueilli le résultat des travaux de chaque province et où les autres provinces pourraient se renseigner de manière à retirer le meilleur parti possible de cette coopération. Des réformes de cette nature ont été opérées dans d'autres services entrepris de concert par le Gouvernement fédéral et les provinces.

M. DEVLIN: Qu'est-ce que le ministre entend par "coopération" et "coordination"? Veut-il dire que tous les imprimés qui seront distribués seront envoyés aux bureaux provinciaux qui en feront eux-mêmes la distribution ou, le bureau fédéral les distribuera-t-il lui-même, sans s'occuper des bureaux provinciaux?

L'hon. M. ROWELL: Pour bien faire comprendre le fonctionnement à mon honorable ami, je pourrais prendre plusieurs sujets, mais je me bornerai à celui des maladies contagieuses. Il est de la plus haute importance pour la sécurité publique qu'il y ait un certain degré d'uniformité dans les dispositions prises dans les différentes provinces pour protéger le public contre les dangers d'une épidémie contagieuse. Si une maladie contagieuse fait son apparition dans une province, elle constitue un danger pour toutes les autres, et l'on sait avec quelle rapidité le mal se répand. Dans un cas comme celui-là, la coopération nous mettrait en mesure d'adopter une loi dans les différentes provinces pour parer au danger. Je n'ai aucun doute que cela serait possible et que les autorités sanitaires provinciales seraient très heureuses de coopérer pour arriver à ce résultat.

On voit que l'article 6 pourvoit à l'établissement d'un conseil fédéral d'hygiène se composant du sous-ministre de l'hygiène publique, qui en sera le président, du principal fonctionnaire du ministère provincial de l'hygiène dans chaque province, et de telles autres personnes, au nombre de trois au plus, que le Gouverneur en conseil pourra nommer et qui exerceront leurs fonctions durant trois ans. Ce conseil serait le moyen de coopération et de coordination, car il renfermerait les représentants du service sanitaire de tous les gouvernements provinciaux qui se consulteraient entre eux et élaboreraient des projets pour obtenir les meilleurs résultats dans tout le dominion.

M. DEVLIN: Le ministre de l'hygiène publique accepterait-il son avis?

L'hon. M. ROWELL: Le ministre de l'hygiène publique, il va sans dire, doit être comptable à cette Chambre, à titre de membre du Gouvernement. Il ne serait pas tenu d'accepter son avis; il serait libre de l'accepter ou de le repousser.

M. DEVLIN: Dans ce cas, à quoi bon avoir les deux?

L'hon. M. ROWELL: Je dois dire que cela serait très avantageux. Ce serait une bonne chose pour le ministre d'être constamment en contact avec les autorités provinciales de l'hygiène; et ce serait aussi une bonne chose pour le service de l'hygiène publique dans les différentes provinces, et je suis bien certain que le conseil pourrait donner au ministre d'excellents et utiles avis. Celui-ci, cela va de soi, doit prendre sur lui en dernière analyse d'agir ou de s'abstenir. Revenant à l'article 4, celui-ci a trait à la conservation de la vie et du bien-être des enfants, sujets dont j'ai déjà parlé. Il s'occupe ensuite de l'inspection et du traitement médical des immigrants et des matelots et de l'administration des hôpitaux de marine. . .

M. DEVLIN: Ces sujets sont certainement du ressort de l'autorité fédérale.

L'hon. M. ROWELL: Oui, et ils sont d'une très grande importance. Vient ensuite la surveillance, en ce qui concerne la santé publique, des chemins de fer, bateaux, navires et de tous les modes de transport.

M. DEVLIN: Cette surveillance est du domaine des autorités fédérales.

L'hon. M. ROWELL: Incontestablement, et elle est aussi d'une très grande importance, eu égard à la facilité avec laquelle les maladies contagieuses peuvent se communiquer pendant le transport.

M. DEVLIN: Le ministre appliquerait-il aussi cette surveillance aux voies ferrées provinciales?

L'hon. M. ROWELL: C'est une question que je n'ai pas examinée.

M. DEVLIN: Elle est très importante.

L'hon. M. ROWELL: Naturellement, s'il fallait l'exercer de manière à ne pas dépasser les attributions du pouvoir fédéral.

M. MORPHY: Me reportant à l'alinéa "c" concernant l'inspection et le soin, par un médecin, des immigrants et des matelots et l'administration des hôpitaux de marine, la loi autorise-t-elle l'inspection dans les ports d'embarquement des immigrants d'autres pays, de manière à entreprendre de prévenir la contagion au bon endroit?

L'hon. M. ROWELL: L'inspection dépendrait du ministère de la santé publique, mais si elle avait lieu ici où là-bas, ou aux deux endroits, est une question que le département de l'Immigration devrait régler.

[M. Devlin.]

Vient ensuite l'alinéa "e", surveillance des édifices publics fédéraux et des bureaux, quant à ce qui regarde la santé des fonctionnaires et autres employés publics qui s'y trouvent. Il saute aux yeux qu'il n'y a pas lieu de se demander si cela est véritablement du ressort de l'Etat. L'alinéa (f) est ainsi conçu:

L'application de toutes les règles ou règlements établis par la commission internationale mixte, promulguée en conformité du traité entre Sa Majesté et les Etats-Unis d'Amérique, relativement aux eaux limitrophes et aux questions qui surviennent entre le Canada et les Etats-Unis en tant qu'elle se rapportent à la santé publique.

Il est clair que cela est aussi du domaine fédéral. Je n'en parlerai pas en ce moment, mais le représentant de Port-Arthur (M. Keefer), qui a fait une étude spéciale du sujet, aura probablement quelque chose à en dire au cours du débat.

Puis l'alinéa "g" porte que:

(g) L'administration des lois mentionnées à l'annexe de la présente loi, et des lois qui les modifient, ainsi que de toutes ordonnances rendues et règlements établis sous l'autorité de l'une quelconque desdites lois; et tous les devoirs et pouvoirs d'un ministre de la Couronne, en vertu de l'une ou de l'autre desdites lois ou de l'une quelconque desdites ordonnances ou de l'un quelconque des règlements, sont par les présentes transférés et conférés au ministre de la Santé publique.

. . . et l'alinéa "h":

(h) Le recueillement, la publication et la distribution des renseignements propres à assurer la bonne santé et une meilleure application des lois sanitaires.

Ce sont là, assurément, des affaires du domaine fédéral.

M. McGIBBON (Muskoka): L'établissement d'un département de recherches scientifiques, il me semble, est plus important. . .

M. l'ORATEUR SUPPLEANT: Je dois rappeler aux honorables députés (et je ne réfère pas spécialement à l'honorable député qui parle maintenant) que la Chambre n'est pas en comité. L'honorable président du Conseil privé a eu la courtoisie de répondre à des questions de toutes sortes; mais les honorables députés ne peuvent pas, sans enfreindre le règlement de la Chambre, interrompre l'honorable ministre pour exprimer leurs opinions respectives. Je fais observer aux honorables députés que toutes ces questions seront de mises lors de l'étude du projet de loi en comité.

L'hon. M. ROWELL: Avant que l'on ne quitte le sujet des tracts, je tiens à ajouter que l'intéressante circulaire suivante a atti-

ré récemment mon regard. Elle est envoyée à chaque principal d'école, en vue de l'épidémie de grippe, par un médecin du service d'hygiène de la Saskatchewan. La voici:

Ci-inclus vous trouverez des tracts sur l'influenza distribués gratuitement par le service d'hygiène publique des Etats-Unis. Les renseignements qu'ils contiennent aident à enrayer non seulement l'influenza, mais les autres maladies contagieuses aussi bien.

Veuillez demander à vos maîtres de les commenter à leurs élèves.

Tant que le Dominion n'aura pas de service fédéral d'hygiène, les municipalités devront mendier l'aide de la campagne américaine d'hygiène.

Peut-être cette assertion n'est-elle pas exacte; mais en tout cas la circulaire fut distribuée. J'ai un de ces tracts qu'on a expédiés aux écoles de cette ville de l'Ouest. Il est accompagné d'un bulletin du service d'hygiène publique américain, destiné aux familles, sur l'influenza et son traitement. Et l'on a en même temps largement distribué des diagrammes et des graphiques semblables à ceux du service d'hygiène américain. Car celui-ci fait une propagande très active dans l'intérêt de la santé publique, en répandant des notions pratiques d'hygiène dans tout le pays.

Le projet de loi n'a pas pour effet d'ajouter un ministre au cabinet. Il pourvoit à ce que le service de l'hygiène publique soit dirigé par tel ministre que le Gouverneur en conseil désignera. Bien que je n'en sois pas absolument certain, je crois, maintenant que la guerre est finie, que la tendance sera de diminuer plutôt que d'augmenter le nombre des ministres du cabinet. On a adopté à la dernière session un projet de loi qui autorise le transport d'un service d'un ministère à un autre. On pourrait ainsi, je n'en doute aucunement, remanier l'administration publique de façon à permettre qu'un ministre du Gouvernement puisse consacrer tout le temps nécessaire à diriger ce département important. Celui-ci mérite, je pense, qu'un membre du ministère y porte toute son attention et toute sa pensée; car le projet de loi qu'il établit a pour but de promouvoir l'intérêt public.

A mon point de vue, comme à celui du Gouvernement, ce projet de loi est d'une très grande importance. Ce n'est pas une innovation dans le sens de fédéraliser les lois sur la santé publique. Nous avons toujours fait, depuis la Confédération, des lois particulières sur différents aspects de cette question. C'est une nouveauté par l'accentuation qu'il donne à la conservation de la santé publique et à l'expansion du bien-être dans la société. Cela signifie que dans la nouvelle ère où nous vivons, alors que toute la population doit s'occuper de plus en plus du bien-être des masses, le Gouvernement doit vouer sa meilleure pensée, sa plus forte attention, aux questions que j'ai indiquées. Ainsi, en Canada, où les avantages naturels sont si nombreux, et l'occasion si grande de fonder une nation vraiment forte, nous aurons des habitants robustes, vigoureux, pleins de santé, dont la patrie sera fière, car ils lui conserveront la place magnifique que ses soldats lui ont gagnée sur les champs de bataille. Je propose que le projet de loi soit lu une 2e fois.

M. DEVLIN: Je me rendrai à votre décision, monsieur l'Orateur, mais puis-je poser une question au ministre? Le ministre avait en mains un grand nombre de tracts distribués aux Etats-Unis. Sans doute, ils les a lus. Mais je n'ai pas eu cet avantage. Est-ce qu'ils recommandent, comme le font nombre de médecins canadiens, le whisky et la quinine dans le traitement de l'influenza?

M. le PRESIDENT: Règlement. La question d'un remède ou traitement spécifique n'en est certes pas une qui puisse être discutée au moment où nous étudions le principe de la création d'un service d'hygiène publique. Je décide que la question n'est pas conforme au règlement.

M. DEVLIN: Même avec la permission du ministre?

M. le PRESIDENT: Même avec la permission du ministre.

M. SHEARD: Monsieur l'Orateur, j'ai étudié assez attentivement le projet de loi ainsi que les conditions préliminaires qui ont amené son introduction au Parlement. Bien que je sois prêt à admettre qu'un département d'hygiène publique produirait de bons effets et qu'il y a bien des façons pour lui de procéder pour produire ces bons effets et atteindre de nombreux objectifs, je suis loin d'être satisfait du projet tel qu'il a été présenté par le président du conseil privé (M. Rowell).

Pour qu'un département fédéral d'hygiène publique rende réellement service au Canada, il faut qu'il serve d'adjoint aux bureaux d'hygiène provinciaux qui existent actuellement dans tout le Dominion. Il faut qu'il assiste et non pas qu'il vienne en conflit avec les bureaux d'hygiène des provinces et des villes, et nous devons nous assurer que sa juridiction soit conforme à la constitution et bien définie.

Inutile d'aller bien loin pour prouver ce que sont et deviendront les attributions d'un département fédéral d'hygiène; nous n'avons qu'à consulter l'Acte de l'Amérique britannique du Nord. Il est vrai que l'Acte parle bien peu des questions hygiéniques mêmes, mais il indique très exactement la façon dont elles doivent être administrées. En nous occupant du bien-être de l'enfance et du fonctionnement des hôpitaux et dispensaires, nous empiétons sur les droits des provinces et des municipalités. L'article 92 de l'Acte de l'Amérique britannique du Nord définit les pouvoirs exclusifs des législatures provinciales, et les paragraphes 6, 7 et 8 disent clairement que l'établissement, l'entretien et la direction des colonies pénitentières publiques dans ou pour la province, et l'établissement, l'entretien et la direction des hôpitaux, asiles et institutions de charité sont du ressort des provinces. Par conséquent, à part des hôpitaux maritimes et des stations de quarantaine aux ports d'arrivée, tous les hôpitaux du Canada doivent être administrés par les provinces..

Je proposerai probablement plusieurs modifications à ce projet de loi quand il sera étudié en comité, aussi je me contenterai pour le moment de donner un avertissement. A mon avis, je crains que le projet de loi n'ait pas été élaboré en vue d'une coopération avec les départements provinciaux et municipaux, mais plutôt dans l'idée d'établir un département fédéral qui pourra exercer une autorité supérieure en ce qui concerne l'administration des questions d'hygiène au Canada.

Néanmoins, monsieur l'Orateur, je vais appuyer le projet—non pas dans sa forme actuelle—parce que je crois qu'il offre l'avantage de légiférer en ce moment sur une question qui touche les meilleur intérêts de la nation.

Ma première recommandation a été déjà mentionnée dans la question posée par l'honorable député de Muskoka (M. McGibbon) lorsqu'il a demandé si l'on établirait un bureau de recherches scientifiques pour administrer et coordonner les services. J'ai cru entendre le président du conseil dire que cela dépendrait du crédit que le Parlement mettrait à la disposition du département. J'espère que l'on fournira à ce bureau l'argent nécessaire pour les fins mentionnées, car dans tous les pays où il a été créé un département d'hygiène national, c'est le travail de laboratoire qui a été le véritable pivot du service. Je dirai même que le travail de laboratoire est la base même de l'hygiène publique; il est aussi difficile de faire fonctionner un service d'hygiène sans laboratoire ni travaux de recherches, que de faire avancer un train sans force motrice. Je me contenterai de faire allusion au grand pas fait en matière d'hygiène publique en 1872 avec les études d'un des plus illustres de tous les distingués hommes de science de France, qui, dans ses discussions, ses recherches et ses expériences sur la fermentation, a stupéfié le monde scientifique. Aujourd'hui parmi les saints de l'hygiène publique nous avons comme patron des découvertes médicales l'illustre et honoré Pasteur. Qu'avait-il fait? Il avait combattu seul dans la tranquillité de son laboratoire la théorie de Liebig. Ce dernier prétendait que la fermentation dépendait essentiellement de la température, et que l'on ne pouvait pas obtenir de fermentation sans régler la température, et indépendamment du développement des cellules. Mais Pasteur agit différemment pour analyser cette théorie, et il démontra qu'il y avait d'autres organismes qui, lorsqu'ils étaient introduits dans le royaume animal, combattaient ceux qui produisaient la maladie. Il surprit particulièrement l'Angleterre lorsqu'il prit cent moutons et les inocula avec un sérum préparé spécialement qui réussit à empêcher l'anthrax qui sévisait sous une forme très virulente parmi ces animaux dont il attaquait la mâchoire et les pieds et qui ravageait les troupeaux des comtés du sud de l'Angleterre.

Cette seule expérience de Pasteur, résultat de l'œuvre du laboratoire, fit presque disparaître la fièvre aphteuse en Europe et dans une large mesure, au Canada. Cela était antérieur à 1872, et à dater de cette année, le bactériologie et les sciences connexes prirent un nouvel essor, et ce progrès repose exclusivement sur le travail du laboratoire. L'organisation des services d'hygiène devint une science et les recherches scientifiques des experts ainsi que les travaux de laboratoire lui infusèrent une nouvelle vie et un regain de vigueur.

Aux Etats-Unis, on a réalisé des progrès étonnants en matière d'hygiène et d'organisation sanitaire. Il y existe un bureau des industries animales et un bureau de recherches scientifiques. On y a établi non seulement un département de statistique, mais des stations expérimentales bien modernes. Celui qui étudie l'administration de ce service à Washington, constate qu'il y existe un service d'hygiène publique absolument scientifique et dont les efforts reposent sur le travail du laboratoire. Il y a quatre grands services où l'on s'occupe

activement de science sanitaire: il y existe de grands services de bactériologie, de pathologie, de chimie, avec outillage de laboratoire et bureaux attachés à chaque grand service, puis enfin le service de pharmacologie. Voilà la constitution actuelle du service d'hygiène fédéral à Washington. Mais cela est peut-être peu intelligible à ceux qui ne connaissent ni la technique, ni l'orientation donnée aux divers bureaux d'un service d'hygiène fédéral à Washington. Voici, entre autres, l'importante étude de la pollution des eaux d'alimentation. Ce projet de loi contient une disposition spéciale et fort légitime, portant que ce gouvernement doit prendre connaissance des cours d'eau internationaux et en faire la réglementation :

(b) L'application de toutes les règles ou règlements établis par la commission internationale mixte, promulgués en conformité du traité intervenu entre les Etats-Unis d'Amérique et Sa Majesté, relativement aux eaux limitrophes et aux questions qui surviennent entre les Etats-Unis d'Amérique et le Canada, en tant qu'elles se rapportent à l'hygiène publique.

En d'autres termes, il s'agit ici du degré de contamination résultant des égouts, comme à Buffalo, dans le lac Erié, et la rivière Niagara, et qui peut contaminer le lac Ontario et ainsi engendrer le typhus et autres maladies auxquelles l'eau sert de véhicule sur le parcours du lac Ontario. Ce service bactériologique aura, dans une large mesure, pour fonction de déterminer le degré de contamination de l'eau. Il étudiera aussi les maladies actuelles, les causes de la communication des maladies, la sérothérapie ou la production des sérums propres à les combattre. Et ces renseignements peuvent être vulgarisés un peu partout au Canada, au grand bénéfice, non seulement des services d'hygiène locaux ou provinciaux, mais encore des cultivateurs et même des industriels. Il en pourra résulter ici les mêmes avantages qu'aux Etats-Unis où l'on a fait des recherches approfondies sur la filaire (hookworm) et la pellagre et où l'on a presque fait disparaître ce fléau des Etats transmontains de Californie et d'Orégon. On a, non seulement découvert la cause de cette maladie, qui sévissait sur les bestiaux et les hommes, mais encore le remède pour sa guérison. Si je souligne ici ce fait, c'est pour mettre en lumière la possibilité d'établir un service de bactériologie qui pourrait fonctionner à titre de service d'hygiène fédéral qui ne viendrait en conflit ni avec l'esprit, ni avec l'application des lois ou des libertés provinciales se rattachant à la santé publique, mais d'où pourraient découler de plus grands avantages, tant pour la vie humaine que pour les classes agricoles en immunisant les troupeaux et les animaux de ferme.

Un mot du service de pathologie. Que faut-il entendre par pathologie, me demandent certains députés? Pathologie, au sens technique, veut dire science des maladies, mais elle s'occupe aussi de soigneuses recherches sur les maladies des hommes et des animaux, maladies qui se transmettent de l'animal à l'homme.

Ainsi, des maladies comme le choléra des porcs et la ladrerie prenent naissance chez les animaux, et quand l'homme mange la chair d'un de ces animaux infectés, la maladie peut se communiquer. C'est ainsi que se propage la maladie qui, parfois, cause la mort. Le service pathologique a pour fonction d'examiner, au sens pathologique, ces tissus nécrosés. C'est au laboratoire des cours à bestiaux de Buffalo-Est qu'on trouve la meilleure démonstration de cette œuvre. Ce laboratoire fonctionne aux frais du service d'hygiène fédéral de Washington, et un groupe d'experts ont pour fonction d'examiner au microscope des échantillons de chaque animal abattu. Si un échantillon est affecté de trichinose, de tuberculose ou d'anthrax, la maladie sera immédiatement constatée. Les examinateurs n'ont aucun intérêt pécuniaire dans les cours à bestiaux ou dans les animaux eux-mêmes, mais ils sont hautement intéressés à veiller à ce que la viande soit saine et absolument propre à l'alimentation.

Le service de la chimie fonctionne sous la direction du service d'hygiène publique à Washington. Ce service devrait exister ici.

Il s'occupe de toutes les variétés de fabrication de produits alimentaires et d'une centaine d'autres choses au sujet desquelles il est nécessaire de s'assurer qu'il n'y a pas de frelatage ou que le produit contient la proportion pour-cent régulière de valeur nutritive. Cela permet de mettre un frein excellent à la fraude et à l'insuffisance dans le commerce et l'industrie du pays.

Nous arrivons ensuite au département de la Pharmacologie qui forme une administration distincte à Washington. Nous devrions avoir un département semblable ici, mais il n'en est pas fait mention dans le bill, à moins que ce soit dans l'annexe, où il se trouverait en connexité avec la loi des médicaments brevetés ou proprietary. Le département pharmaceutique de Washington exige, avant tout, de connaître la composition de tous les médicaments brevetés.

On vend dans ce pays des médicaments brevetés qui sont supposés guérir toutes les formes et variétés de maladie. Il se peut que ce soit des fraudes; vous ne pouvez pas dire ce qu'ils contiennent; autant que je puisse m'en rendre compte, aucun département de l'administration n'est responsable pour déclarer qu'ils ont une efficacité quelconque. N'importe qui peut prendre un peu d'eau colorée, la mettre dans une bouteille et l'annoncer comme cure pour le delirium tremens ou quelque chose d'autre et gagner des millions avec un article qui peut n'être qu'une vaste tromperie. Nous n'avons personne au Canada pour faire des recherches et déclarer, dans un rapport, que ces médicaments brevetés sont ce qu'ils prétendent être et s'ils ont une vertu quelconque.

Nous passons ensuite aux médicaments dits "proprietary" ou spécialités pharmaceutiques. La différence entre un médicament breveté et une spécialité, c'est que la formule de ce dernier est publiée, tandis que la composition d'un médicament breveté est ordinairement secrète, et comme aucun médecin honorable n'a de secrets, il ne tient pas à recommander les prétendus médicaments brevetés. Il emploie pourtant les spécialités pharmaceutiques pour montrer sa largeur d'esprit et pour le bien qu'ils feront peut-être à ses malades. La fonction du département pharmaceutique est de s'assurer que les spécialités soient composées exactement comme l'indique la formule.

Ce sont là simplement des cas pour indiquer, suivant moi, à quoi devrait surtout viser un dépôt fédéral de la santé. La proposition émise par l'honorable député de Muskoka (M. McGibbon) est excellente et je voudrais la voir intercalée dans le bill et rendue effective. C'est le premier conseil que j'ai à donner. Mon honorable ami dit que ce n'est pas nécessaire de la comprendre dans le bill, que tout ce que nous avons à faire est de déposer le budget nécessaire.

Si le sous-ministre pense que c'est très bien—et je me rends clairement compte que le ministre du département de la santé publique, n'aura aucune connaissance du sujet—s'il a assez d'ambition pour prendre l'initiative d'un développement nouveau dans ce sens et s'il le croit possible et que cela ne donne pas trop d'ouvrage, il peut y consentir, mais la loi ne lui impose aucune obligation de faire ce genre particulier de travail. J'aimerais voir insérer un article—et je ferai une motion dans ce sens quand le comité examinera le bill—qui fixera les mesures et les bornes de ce nouveau département.

[M. Sheard.]

Nous passons ensuite à la conservation de l'existence infantile et à la question du bien-être de l'enfant. J'insisterai énergiquement pour que la Chambre supprime ce chapitre, parce qu'il n'est pas possible de faire aucun travail dans ce sens sans intervenir dans l'autorité, les droits et les actes des départements provinciaux de santé, sauf s'il s'agit de préparer des statistiques et de donner des renseignements sur ce qui se fait dans d'autres pays. Suivant moi, le travail fédéral sur ce point devrait se limiter purement aux statistiques et j'ai des motifs pour parler ainsi. Chaque fois qu'on a constaté des avantages pour le bien-être de l'enfant, ils provenaient toujours des efforts faits par les hôpitaux. J'aimerais citer quelques statistiques empruntées à un rapport d'un médecin du "Local government Board" d'Angleterre, pour l'année 1917-1918. Un chapitre special de ce rapport traite du bien-être de l'enfant. Il s'occupe du taux de la mortalité infantile et fait remarquer qu'un tiers de tous les décès de l'enfance se produisent dans les premier mois et un cinquième dans la première semaine de la naissance de l'enfant. Le taux décroissant des décès après cette période montre combien il est possible de sauver d'existences. Il y a un tableau indiquant que sur mille naissances, 20.2 décès se produisent parmi les enfants de médecins, tandis que 47.1 se produisent dans les familles et les maisons des ouvriers en tous genres. Dans un hôpital de femmes à New-York, où il a eu 8,318 naissances d'enfants, 15 sont morts le premier jour, 10 pendant les six jours suivants et 6 durant la deuxième semaine. Parmi les causes des décès infantiles, les statistiques anglaises montrent que 6 p. 100 sont dus à des maladies infectieuses aiguës, 3 p. 100 à la tuberculose, 18 p. 100 à des attaques de diarrhée et 7 p. 100 à la pneumonie et à des affections des poumons. Les maladies sexuelles en emportent un certain pourcentage. Je cite ces chiffres pour montrer que dans les cas où les femmes sont hospitalisées et où les enfants ont le bénéfice des soins hospitaliers pendant les deux ou trois premières semaines de leur existence, la mortalité infantile est matériellement réduite. Cela semblerait indiquer que le plus grand champ d'action pour un travail utile sur ce point spécial se trouve dans les maternités et les hôpitaux sanitaires du pays, institutions qui, en vertu de l'acte de l'Amérique britannique du nord, tombent entièrement sous la juridiction des provinces.

Nous insistons pour que le Parlement adopte le présent projet de loi à cause surtout des succès que le docteur Anderson a obtenus en Angleterre. Cependant, la situa-

tion en Canada est absolument différente de celle qui lui a permis d'accomplir son œuvre dans le Royaume-Uni. Nous n'aurons pas l'occasion d'accomplir ici ce que le docteur Anderson a fait en Angleterre, parce que notre régime administratif diffère radicalement de celui qui est en vigueur là-bas.

L'œuvre du docteur Anderson embrassait l'incorporation de tous les conseils d'hygiène locaux qui étaient en fonctions en Angleterre. Tous ces conseils d'hygiène locaux constituaient pour ainsi dire autant de bureaux de recherches. Ils n'étaient pas dotés par le pays, mais la plupart étaient en relations avec des institutions scientifiques qui agissaient officiellement pour leur compte. Le bill de la santé publique en Angleterre a aboli tous ces conseils locaux pour les placer sous la direction d'un conseil central d'administration, c'est-à-dire un bureau de recherches scientifiques de la nature de l'institution dont je démontre la nécessité pour le Canada aujourd'hui.

La nouvelle loi, toutefois, s'occupait aussi de l'administration du régime établi par l'adoption de la loi des pauvres, régime qui datait du règne de la reine Elizabeth. La loi de la santé publique prévoyait les conditions d'exécution de la loi des pauvres, des pensions du vieil âge et des institutions charitables, sans compter nombre d'autres œuvres qu'il a été nécessaire de remanier, mais qui n'existent pas en Canada. Les conseils d'hygiène provinciaux ont accompli le gros de la tâche, et, en matière d'hygiène, le Canada est bien en avant des Iles-Britanniques, en dépit des statistiques qui ont été citées relativement au bien-être de l'enfance. Sous le rapport des lois sanitaires, l'Ontario est, à mon avis, au niveau, et peut-être même plus avancé que n'importe quel pays au monde; notre province est certainement en meilleure posture que n'importe quel Etat de l'Union américaine.

Quelques-unes des provinces de l'Ouest ont aussi obtenu de beaux succès sous ce rapport; or, en considération de la façon splendide avec laquelle elles ont mis en vigueur par le passé les lois sanitaires adoptées par les législatures, le Parlement fédéral devrait exercer le plus grand soin, afin de ne pas permettre le moindre empiétement sur les attributions des provinces. Cependant, j'augure beaucoup de bien de la création d'un département fédéral de la santé publique, pourvu qu'on mette à sa disposition un crédit suffisant pour qu'il soit en mesure de prendre soin des malades qui sont transférés d'une province à l'autre.

Pour ne citer qu'un exemple, prenons un cas de maladie contagieuse qui passe inaperçu à un port d'entrée canadien et s'en va, disons, de Montréal à Toronto où il est découvert. Qui est obligé de prendre soin du malade et d'acquitter la note? Il est évident que la province d'Ontario n'a pas la moindre responsabilité en toute cette affaire; le département de l'hygiène publique devrait donc conclure des arrangements avec certaines institutions pour prendre soin, entretenir et traiter, dans l'intérêt public, tous les cas de maladies contagieuses qui peuvent se produire chez les immigrants de passage dans une province.

Dans le cas des maladies vénériennes, je suis d'avis que l'on devrait soumettre les immigrants à un examen sévère et complet au port d'entrée. Il existe un bon nombre de cas de syphilis qu'un médecin ordinaire peut découvrir à première vue. Dans le passé, les immigrants souffrant de cette maladie ont été admis sans difficulté au pays; on les a laissés circuler librement et propager la contagion au sein de notre population, sans compter qu'ils fondent de nombreuses familles de faibles d'esprit ou d'épileptiques qui finissent par coûter très cher à l'Etat. Je suis donc d'avis que la principale tâche à accomplir, de concert avec le nouveau département de l'hygiène publique, c'est l'établissement d'un système d'inspection sévère et de quarantaine par le ministère de l'Immigration qui devrait être de 200 p. 100 plus efficace que celui actuellement en vigueur, afin de prévenir la possibilité que de pareils cas échappent à la surveillance des autorités.

Les soldats qui reviennent d'outre-mer peuvent ramener avec eux au pays un certain nombre de maladies contagieuses. Les soins à donner à ces soldats ne regardent évidemment aucune province en particulier; c'est au département fédéral de l'hygiène publique qu'il appartiendra de faire traiter les vétérans de la grande guerre souffrant de maladies contagieuses. S'il y a suffisamment de place dans les hôpitaux de la marine pour qu'ils puissent y recevoir les soins voulus, c'est très bien. Dans le cas contraire, le Gouvernement pourrait conclure des arrangements avec les autorités provinciales pour que ces soldats soient isolés et traités aussi longtemps qu'il sera nécessaire, et le département fédéral de l'hygiène publique devrait être autorisé à les dédommager ensuite des frais supportés .

Par-dessus tout, il faudrait que la loi renfermât une disposition décrétant que le département devra faire étudier avec soin la

nature des épidémies qui se produisent à époques périodiques dans les pays étrangers. Nous savons tous combien la population canadienne a souffert par le passé de certaines maladies épidémiques importées au pays et auxquelles nos savants eux-mêmes n'avaient guère prêté attention, jusqu'au jour où elles commencèrent à exercer leurs ravages ici. On les a étudiées avec plus de soin, car alors elles se signalaient à l'attention immédiate des autorités compétentes.

Si le département fédéral de la santé publique avait à son service des experts bien remunérés aux fins clairement spécifiées d'étudier la nature de ces maladies épidémiques, de distribuer de la littérature sur ce sujet, d'examiner les moyens de contagion et de se tenir en relations avec ceux qui ont sous leurs soins des cas de maladies contagieuses avant leur arrivée dans les ports canadiens, le public retirerait des bénéfices appréciables d'une pareille politique, et ce serait là une œuvre éminemment utile.

J'aurai probablement de nombreux amendements à suggérer lorsque le bill sera discuté article par article devant le comité général; voilà pourquoi je n'en dirai pas plus long pour l'instant.

Avant de reprendre mon siège, toutefois, j'ajouterai que si ce nouveau département fédéral est soumis à une direction énergique, si l'on fait en sorte qu'il subisse l'influence d'esprits purement scientifiques cherchant à atteindre l'idéal élevé qui a toujours distingué la profession médicale par tout le monde civilisé, je ne vois pas que nous soyons en mesure de constituer une plus grande force dans notre vaste pays pour l'amélioration de l'humanité et pour le soulagement des souffrances auxquelles la population canadienne peut être exposée. Le pays ne saurait faire un placement plus profitable que la création d'un département fédéral de l'hygiène publique bien outillé, bien doté et bien appuyé par l'opinion publique.

M. MANION: Je n'ai pas l'intention de discourir bien longuement sur cette question. Je désire, avant tout, féliciter le président du conseil privé (M. Rowell) d'avoir eu l'honneur de présenter ce bill et d'avoir su, en outre, en exposer les motifs avec tant d'habileté. Le récit qu'il fait des causes qui ont amené la présentation de ce projet de loi a été mené si loin, qu'il reste aux simples médecins bien peu de chose à dire sur le sujet. Dans un examen d'une question comme celle-ci, il ne faut pas perdre de vue que la santé constitue le problème le plus important auquel un pays doive trouver une solution. Certaines lois ne touchent qu'à une partie de la population, mais celle-ci concerne la totalité des citoyens, puisque le bien-être de chacun d'eux s'y rattache étroitement. Avant de discuter les diverses matières qui font l'objet de ce bill et de dire ce que j'en pense, je parlerai de la critique à laquelle les médecins ont été en butte de la part d'une certaine presse, à propos de ce même projet de loi. Cette presse a qualifié les médecins de docteurs politiciens en quête d'un portefeuille, ou désireux d'obtenir quelque emploi lucratif. M'est avis que cette critique est injuste, si l'on en juge par l'histoire de cette profession du médecin. Parcourez, en effet, l'histoire de tous les pays, en ce qui concerne les choses de la santé, et vous constaterez que nul progrès ne s'est accompli dans cette matière sans que les médecins y aient eu la plus grande part. Un fait à signaler à cet égard, c'est que la loi aura pour conséquence d'enlever aux médecins une partie de leurs attributions. Il serait de leur intérêt de s'opposer à un pareil bill. J'estime que, dans l'occurence, les médecins envisagent la chose du point de vue élevé qui, d'habitude, est celui duquel ils considèrent les questions publiques. Parcourez l'histoire des diverses branches de la médecine et vous verrez qu'aux médecins sont dus presque tous les progrès accomplis dans cette science. Ç'a été, on s'en souvient, l'Allemand Koch qui a découvert la bacille de la tuberculose, une des plus merveilleuses découvertes de la science médicale. Ç'a été Pasteur, ce grand savant français, qui, vous vous en souvenez pareillement, a trouvé le moyen de prévenir l'hydrophobie. Cette dernière découverte a été rappelée avec beaucoup plus d'éloquence et de faconde que je ne saurais y mettre. J'ai gardé précieusement le souvenir du jour où,—il y a de cela bien des années,—me trouvant à l'institut Pasteur, à Paris, quelque temps avant la guerre, j'ai vu entrer précipitamment dans la salle un père et une mère dont l'enfant avait été mordu par un chien enragé. Ils étaient venus là, sachant que grâce au procédé de Pasteur, l'enfant ne mourrait pas. Sa découverte a été, dans la science médicale, un autre des grands progrès dont nous sommes redevables à un médecin. Ensuite viennent la découverte du chloroforme et celle de l'éther. Si je me rappelle bien, ç'a été vers 1846 que le docteur Morton, de Boston, découvrit l'éther et, quand au chloroforme,

ç'a été sir James Simpson, de cette vieille et célèbre université écossaise d'Edimbourg, qui le trouva en 1847.

Il est étrange et significatif que, pendant la discussion d'un sujet de cette importance, la Chambre soit à peu près vide. Lors de la découverte de l'éther et du chloroforme, beaucoup d'hommes d'Eglise en Europe adressèrent aux journaux des lettres de protestation contre l'emploi de pareilles substances comme anesthésiques, et ces critiques ont prétendu que les douleurs de l'enfantement était un bienfait de Dieu destiné à purifier la mère. C'est avec de semblables sornettes que l'on a tenté de bannir l'éther et le chloroforme. On les a employés, néanmoins, et très avantageusement.

L'asepsie chirurgicale a été découverte vers 1867 par lord Lister, autre médecin d'Edimbourg, et ç'a été un des grands bienfaits rendus au monde, en dépit de l'opposition mise à son emploi.

Les adversaires de la vaccination sont aujourd'hui plus violents que jamais. Cette découverte-là est due à un simple médecin de campagne, le docteur Jenner.

Ces quelques exemples suffiront à faire voir que les médecins ont contribué dans une large mesure au progrès de nos connaissances en matière d'hygiène et de médication Si donc les médecins du pays favorisent l'adoption de ce projet, c'est par pure noblesse de sentiments.

Un des points nombreux sur lesquels le président du conseil privé a porté son attention, c'est celui du tétanos et de la fièvre typhoïde. Il a mentionné la fièvre typhoïde, mais il a oublié, je crois, le tétanos. Il a dit que cette fièvre avait causé, dans la guerre du Sud-Africain, presque autant de morts que les blessures, tandis que, dans la guerre récente, elle n'a eu que rarement des conséquences fatales.

Au commencement de la guerre le tétanos militaire était une des plus dangereuses causes de mort. Les blessés contractaient cette maladie au contact du sol, en France, parce qu'il était trop richement engraissé. On a réussi à la faire disparaître au moyen de sérums antithyphoïdiques et antitétaniques. Je n'ai été témoin moi-même que d'un seul cas de tétanos, durant tout le temps que j'ai passé au front.

J'ai remarqué avec plaisir la déclaration de l'honorable ministre comportant que les unions ouvrières ont été les premières à demander qu'il fût établi un département d'hygiène publique sous la juridiction du pouvoir fédéral.

Elles ont contribué, dans une large mesure, à faire valoir cette idée, comme il leur arrive très souvent d'en faire valoir qui sont très dignes de considération. On a présenté, récemment, en Angleterre, un bill relatif à l'hygiène publique, mais on ne l'a pas rendu applicable à l'Irlande ni au pays de Galles, et je ne saurais dire au juste si on l'a rendu applicable à l'Ecosse; mais des députés d'Irlande et du pays de Galles à la Chambre des communes d'Angleterre ont demandé instamment qu'il fût rendu applicable aux divisions qu'ils représentaient. Sir Edward Carson, le vieux champion de l'opposition au "home rule," et le capitaine Redmond, nationaliste bien connu et fils de John Redmond, cet Irlandais distingué, que la politique avait mis aux prises l'un avec l'autre depuis des années, ont combattu côte à côte pour obtenir que le bill de l'hygiène publique fût applicable à l'Irlande aussi bien qu'à l'Angleterre et à l'Ecosse. La commission d'hygiène de New-York a publié une devise qu'il serait bon de ne pas oublier. La voici:

> La santé publique peut être acquise à prix d'argent et la communauté peut déterminer elle-même la proportion de la mortalité dans ses limites.

Ce bill est surtout applicable, à l'heure qu'il est, parce que la guerre a causé la mort de 60,000 de nos meilleurs et de nos plus braves soldats; parce que l'influenza a fait mourir aussi des milliers de personnes et que, dans ce pays, la mortalité infantile a toujours été la plus considérable. A Londres, la mortalité est en proportion plus faible qu'à Montréal ou à Ottawa, mais il faut remarquer que cette ville est exempte de chaleurs et de froids comme il en règne dans les villes canadiennes, où ils constituent deux extrêmes qui se touchent. Je fais cette comparaison pour justifier, jusqu'à un certain point, la proportion de la mortalité dans les villes canadiennes, bien que de nombreux cas de mortalité infantile dans ces mêmes villes soient injustifiables. Il ne devrait pas mourir autant d'enfants.

A propos de cette commission fédérale d'hygiène publique, les objections sont les mêmes que par rapport aux commissions provinciales. Si l'on s'oppose à l'institution d'une commission fédérale, il faut, en bonne logique, s'opposer également à une commission provinciale ou municipale. Cette situation n'est pas supportable. Aussi, suis-je heureux d'entendre l'honorable ministre nous dire qu'il n'a pas l'intention d'empiéter sur la législation provinciale ou

municipale, et que la commission qu'il s'agit d'établir agira sans préjudice à cette législation et devra coopérer avec les autorités provinciales et municipales Si, par exemple, la province de Québec avait de meilleures lois sanitaires que la province d'Ontario, cette commission les signalerait à cette dernière province et tâcherait de lui faire adopter des mesures similaires, et "vice versâ". Je me borne à donner ici un exemple. Parmi les hommes qu'on a examinés pour les fins du service militaire, il s'en est trouvé un très grand nombre qui ont été jugés inaptes. Comme l'a dit l'honorable ministre on en a renvoyé plus de la moitié pour cause de surdité, de cécité, de maladies dentaires et autres. On pourrait prévenir la plupart de ces maladies en prenant un plus grand soin des enfants qui fréquentent les écoles, et en les soumettant à un examen plus minutieux. Il est étrange qu'au Canada, où le climat est si favorable à la santé, il se soit trouvé un si grand nombre de sujets défectueux, parmi ceux qui se sont présentés pour s'enrôler dans l'armée.

Il est bon de remarquer que les compagnies d'assurance sur la vie estiment qu'une vie humaine vaut de 2,500 à 4,000 piastres. Il suffit donc de songer aux milliers de petits enfants qui meurent tous les ans, et aux milliers de personnes qui meurent de maladies qu'il eût été possible de prévenir, pour voir combien il importe de protéger la santé de notre population. Après tout, nous n'avons pas de ressource naturelle qui soit comparable à celle que nos petits enfants représentent. La mortalité infantile nous fait perdre, chaque année, une somme énorme, et ce bill a pour objet de protéger nos petits enfants, c'est-à-dire notre élément d'actif le plus considérable. Jusqu'à présent nous avons gravement négligé de nous occuper de la santé et du bien-être de notre population, et comme l'a dit fort à propos un honorable membre de la députation, nous protégeons beaucoup plus nos bestiaux que nos gens.

Il est à remarquer que la France, qui a joué un rôle si glorieux dans cette guerre par suite de laquelle elle a perdu tant de monde et tant de biens, a adopté récemment une loi affectant 20 millions à la prévention de la tuberculose.

Nous voyons par là ce que les nations les plus avancées font pour protéger la santé publique.

J'arrive maintenant à certains sujets qui relèvent de la question, mais qui n'ont pas été encore discutés. Actuellement, dans les grandes villes, les personnes arrêtées pour aliénation mentale sont retenues dans les prisons avant d'être placées dans un asile. Ces personnes sont des malades tout comme celles qui sont atteintes de typhoïde ou de pneumonie, et je dis que c'est une honte pour un pays civilisé de traiter ainsi des malades.

Les orateurs qui m'ont précédé ont parlé de la tuberculose, ce fléau qui emporte des milliers de jeunes gens et qu'on peut prévenir par un traitement intelligent. Le ministre a aussi parlé des naissances illégitimes et des maladies vénériennes; et je lui ferai observer que ces deux fléaux se manifestent dans un pays dans la proportion directe du nombre de ses aliénés, de sorte que, en permettant l'entrée du pays aux personnes qui ne jouissent pas de leurs facultés mentales, on augmente le nombre des naissances illégitimes et des maladies vénériennes. Nos maisons de refuge sont remplies de faibles d'esprit. La typhoïde. la diphtérie, la petite vérole, sont des maladies qu'il est parfaitement possible de prévenir.

Il y a une autre question que je tiens à mentionner et au sujet de laquelle, je l'espère, des mesures seront bientôt prises pour faire cesser les spectacles comme celui que je me propose de décrire. Il y a quelques années, lorsque j'étais jeune étudiant en médecine, j'ai payé pour voir une prétendue femme sauvage, importée d'une île de l'océan Pacifique. . .

Une VOIX: De Bornéo, sans doute.

M. MANION: Peut-être. A mon entrée dans la salle et à ma grande horreur, je me suis trouvé en présence d'une femme dont la tête avait à peu près la grosseur de mon poing, atteinte d'idiotie congénitale et qu'on exhibait pour dix ou quinze cents. De pareils spectacles ne devraient pas être permis. Si cette femme est venue au monde avec une tête si petite, on ne peut pas plus la blâmer que vous ou moi, monsieur l'Orateur, pouvons nous vanter d'avoir des têtes d'une grosseur normale. Des exhibitions de cette nature ne devraient pas être permises dans un pays civilisé; cette malheureuse aurait dû être placée dans une institution et recevoir les soins que requérait son état. Telles sont les réflexions qui me sont venues à l'esprit à la lecture du bill.

Si ce projet de loi est adopté, il aura plusieurs résultats. Premièrement, il assurera la coopération des efforts, et nous savons tous ce que la coopération nous a valu pendant la guerre. Deuxièmement, il établira

une surveillance générale sur les conditions sanitaires de la population. Ce département de la santé publique recueillera des statistiques et des renseignements de toutes sortes. Les compagnies d'assurances possèdent les renseignements les plus utiles concernant la santé publique, mais elles manquent d'un bureau central comme celui que nous donnera l'adoption du présent projet. Troisièmement, cette loi contribuera à instruire le public. Quatrièmement, elle permettra d'exercer une surveillance générale sur l'immigration et constatera les cas de défectuosité mentale, de conjectivité granuleuse—maladies qui se contractent facilement et sont d'une guérison très difficile —Cinquièmement, les dispositions de cette loi s'appliqueront dans les eaux internationales, mais le ministre a traité ce côté de la question et je n'y reviendrai pas. Sixièmement, cette loi fera beaucoup pour préparer les jeunes femmes à la maternité.

Je ne voudrais pas d'une loi qui permettrait à l'Etat d'intervenir dans la vie privée des citoyens, mais je ne crois pas que le projet qui nous occupe puisse avoir ce résultat. Le but de la loi sera d'instruire. L'instruction est une chose qu'on peut prendre ou laisser, mais on ne peut pas la prendre quand elle ne nous est pas offerte, et une organisation comme celle que l'on se propose d'établir fera faire un grand progrès à l'instruction de nos jeunes femmes, à un âge où elles en ont le plus de besoin. Septièmement, cette loi permettra peut-être aussi de résoudre la question d'une pension aux mères de famille—question très intéressante et qui agite fortement l'opinion publique.

Je désire joindre ma voix à celles des honorables députés de Muskoka et de Toronto, pour demander l'installation d'un bureau de recherches, et j'espère que nous en aurons un avant longtemps. Nous aurons aussi à nous occuper du logement des classes ouvrières, du bien-être de l'enfance et des conditions sanitaires du travail.

J'aurais deux ou trois propositions à soumettre. Le premier soin du nouveau ministre devra être de s'assurer des services d'un homme absolument compétent pour en faire son sous-ministre. Dans le choix de ce fonctionnaire, toute considération politique devra être mise de côté. Nous avons dans le pays un certain nombre d'hommes capables qui ont fait une étude spéciale des questions de salubrité publique—une science à part et bien différente de celle que possède un médecin ordinaire. La fonction du médecin est de guérir, celle du préposé à l'hygiène public est de prévenir.

Il y a plusieurs spécialistes éminents, entre autres le docteur Starkey, de l'université McGill, le docteur Amyot, de Toronto, et le docteur Hill, qui se trouve actuellement dans l'Etat du Minnesota, mais qui est Canadien de naissance—ci-devant officier de santé de London—qui occupe l'un des premiers rangs parmi les médecin hygiénistes de l'Amérique du Nord. Je ne connais aucun d'eux personnellement; ils ne me touchent en rien, mais je suis d'avis que nous devrions nous efforcer d'obtenir les services d'un homme de la plus haute réputation en matière d'hygiène. En deuxième lieu, si ce ministère est finalement confié à un ministre qui n'aura pas à s'occuper d'autre chose—et mon honorable ami (M. Rowell) déclare qu'il n'en sera pas ainsi—je ne suis pas d'avis que ce ministre devrait être un médecin. J'ai foi au vieil adage qu'un peu de connaissances est dangereux, et le médecin ordinaire a des connaissances restreintes en matière d'hygiène. Cette observation, il va sans dire, ne s'applique pas au représentant de Toronto, car il a fait de l'hygiène sa spécialité pendant des années. Mais, un médecin ordinaire connaît peu ce chapitre de la médecine préventive.

Pour ces diverses raisons, monsieur l'Orateur, j'appuierai fortement ce projet de loi.

(La motion est adoptée. Le bill est lu une 2e fois et la Chambre se forme en comité général pour la discussion des articles.)

Sur l'article 2 (ministère).

M. SINCLAIR (Guysborough): Est-il nécessaire d'avoir un autre ministre?

L'hon. M. ROWELL: Pas que je sache. Aux termes des lois existantes, les travaux des ministères peuvent être répartis différemment; un ministre peut être à la tête de plus d'un département.

L'hon. M. BELAND: Quel ministre présidera à celui-ci?

L'hon. M. ROWELL: Je ne suis pas en état de donner de renseignements à ce sujet. Il faudra attendre, j'imagine, le retour du premier ministre.

(L'article est adopté.)

Sur l'article 3 (sous-ministre, etc.).

M. SHEARD: Quel effet aura la loi du service civil à l'égard des savants, bache-

liers ès sciences, disons, de l'université de Toronto, ou médecins diplômés, dont quelques-uns, j'imagine, seront retenus par ce ministère? Faudra-t-il que la commission du service civil fasse subir de nouveaux examens à des hommes qui se sont distingués dans leurs études et qui ont obtenu leurs degrés d'universités reconnues?

L'hon. M. ROWELL: La loi renferme une disposition spéciale concernant la nomination d'hommes qui possèdent des aptitudes professionnelles ou techniques particulières, sans qu'ils soient tenus de subir l'examen ordinaire.

M. SHEARD: Le sous-ministre ferait-il ces nominations?

L'hon. M. ROWELL: Non. Toutes les nominations seront faites par la commission du service civil.

M. SHEARD: Jusqu'à quel point la commission du service civil poussera-t-elle ses recherches en pareil cas? D'où viendraient les recommendations?

L'hon. M. ROWELL: Elle suivra, j'imagine, la procédure ordinaire dans les cas où il faut des personnes possédant des aptitudes spéciales; elle s'assurera quel est l'homme qui a plus de qualité pour remplir l'emploi.

M. SHEARD: Comment le fera-t-elle?

L'hon. M. ROWELL: Je n'ai jamais discuté la question avec elle, par conséquent, je ne suis pas en mesure de dire à mon honorable ami comment elle s'y prendra.

M. SHEARD: Voilà un cas où la commission du service civil est mise à toutes les sauces. Je ne puis concevoir qu'un département d'hygiène fasse un travail qui en vaille la peine, à moins qu'il n'ait dans son sein plusieurs savants ayant beaucoup d'expérience et une haute réputation.

L'hon. M. ROWELL: J'en conviens.

M. SHEARD: Demander à ces savants de se présenter devant la commission du service civil est chose fort répréhensible, selon moi; mais je ne puis comprendre qu'il soit légitime ou praticable de s'attendre que cette commission, qui ne connaît ni le caractère, ni le rang ni les aptitudes nécessaires, fasse une recommandation pour remplir un poste exigeant des connaissances scientifiques.

L'hon. M. ROWELL: Le raisonnement de l'honorable député s'applique plus à la loi du service civil qu'au présent projet. Celui-ci ne mentionne la commission du service civil qu'à l'égard des permutations d'employés des ministères actuels dont la besogne sera confiée au ministère de la Santé publique. La loi générale du service civil s'applique à toutes les nominations nouvelles; cet article a trait aux permutations.

M. McGIBBON (Muskoka): Toutes les nominations nouvelles seront-elles faites par la commission du service civil?

L'hon. M. ROWELL: Tous les remplacements sont faits actuellement par la commission du service civil.

M. McGIBBON (Muskoka): Le point soulevé par le député de Toronto-Sud (M. Sheard) est le bon. Il est absolument impossible à trois commissaires du service civil de choisir le spécialiste qui remplira une fonction d'une telle responsabilité. Si on leur laisse cette discrétion, il y a neuf chances sur dix qu'ils n'obtiendront pas l'homme le plus compétent. Car ils n'ont aucun criterium. C'est agir d'une façon douteuse que de demander à des savants d'accepter d'être choisis sur examen par trois commissaires du service civil.

M. SINCLAIR (Guysborough): L'article 21 de la loi du service civil, qui prévoit des cas de cette nature a souvent été discuté en cette Chambre, mais pour différents motifs; le Gouvernement actuel s'en est trop souvent servi pour des buts suspects. L'article stipule qu'au cas où le service civil aura besoin d'un spécialiste, celui-ci ne sera pas sujet à l'examen spécial, mais devra être nommé suivant ses aptitudes et son dossier. Le Gouverneur en conseil peut primer la loi du service civil et faire directement la nomination. Le présent Gouvernement, toutefois, s'est servi de cette disposition pour nommer des amis qui n'avaient pas les aptitudes requises. Ainsi, quand un individu excédant l'âge voulait entrer dans le service, on lui conférait le titre d'expert en quelque chose, et le tour était joué. De cette façon il était mis en fonctions en vertu de l'article 21. J'ai eu l'occasion, il y a une couple d'années, de m'occuper de ce sujet. A une question que je posais en Chambre on répondit qu'il avait été découvert que pas moins de soixante-quinze experts avaient été nommés par le présent Gouvernement, dont plus de la moitié n'étaient pas véritablement des experts.

L'hon. M. CARVELL: Si mon honorable ami parcourt la loi adoptée à la dernière

session du Parlement, il verra que l'article 21 est abrogé et que son principe est disparu de la loi.

M. SINCLAIR (Guysborough): Alors, chaque nomination doit être faite sur examen par les trois commissaires du service civil?

L'hon. M. CARVELL: Absolument.

M. SINCLAIR (Guysborough): On a donc raison de dire que la loi devrait être modifiée, car il serait impossible de trouver un homme éminent qui soit prêt à se soumettre à l'examen de la commission.

L'hon. M. ROWELL: L'article dont parle mon honorable ami ne se trouve pas en la teneur qu'il indique, dans la loi du service civil. Mais si je me souviens bien, la loi actuelle pourvoit à la nomination par la commission du service civil, de spécialistes de grande compétence, sans que l'examen subi par les candidats ordinaires soit nécessaire; elle s'assurerait des aptitudes d'un expert technique de la même façon dont, sous l'ancien système, tout ministre de la Couronne pouvait choisir, suivant ses renseignements, le meilleur homme qui pût être obtenu pour une fonction nécessitant une si grande compétence.

M. McGIBBON (Muskoka): Je tiens à inscrire mon opposition contre ce mode d'agir, car, à mon avis, il est destiné à échouer. Je ne pense pas que trois commissaires du service civil soient compétents à juger des hommes de cette catégorie. On devrait laisser à la discrétion du chef de ce département le choix de ses adjoints. Si on ne lui accorde pas ce privilège, toute l'affaire va rater.

M. PROULX: La coutume suivie par la commission du service civil, c'était de nommer des comités pour s'enquérir des aptitudes des experts. Dans ce cas-ci, la commission désignerait un comité de médecins qui ferait le choix des fonctionnaires.

M. SUTHERLAND: La question que l'on vient de soulever est très importante. Moi-même, j'ai au début cru inutile la création d'un service d'hygiène de ce Gouvernement. Mais j'ai compris ensuite, après avoir écouté les motifs que j'ai pu m'être trompé. L'article 2 de la loi stipule que le service sera dirigé par un ministre de la Couronne. Le président du conseil (M. Rowell) dit qu'il serait nécessaire de nommer les médecins les plus éminents que l'on puisse trouver si l'on veut que cette entreprise réussisse. Il a ajouté que la commission du service civil, pour s'assurer des aptitudes de chaque candidat, emploiera les moyens dont se servaient les ministres de la Couronne sous l'ancien système. Le ministre qui dirigera ce département sera responsable de sa réussite ou de sa faillite. Je n'aimerais pas qu'il pût se décharger sur la commission du service civil de la responsabilité de son administration.

Je ne crois pas que cela soit conforme à notre système de gouvernement responsable. Le ministre qui est à la tête du département doit être tenu responsable, et il devrait avoir le droit d'user de son jugement pour choisir les fonctionnaires qui assureront le service.

(L'article 3 est adopté.)

Sur l'article 4 (fonctions et pouvoirs du ministre).

M. SHEARD: J'ai plusieurs modifications à proposer dans cet article qui est vraiment la pierre d'achoppement, et j'espère que le comité pourra l'étudier en détail.

M. McKENZIE: J'allais faire remarquer à l'honorable député qu'il était six heures.

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

Reprise de la séance.

DISCUSSION DU PROJET DE LOI CONCERNANT LA COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER DE LONDON A PORT STANLEY.

La Chambre se forme en comité général pour la discussion du projet de loi (bill n° 22), déposé par M. Cronyn, concernant la compagnie du chemin de fer de London à Port-Stanley.

Sur l'article 1er (confirmation du traité).

M. McKENZIE: Ce projet a-t-il reçu sans difficulté l'approbation du comité des chemins de fer?

M. CRONYN: Il a été soumis par le comité sans modifications et avec pas ou peu de commentaires.

M. McKENZIE: N'y a-t-il aucun danger à l'adopter?

M. CRONYN: Je puis assurer mon honorable ami qu'il n'y en a aucun.

(Rapport est fait du projet de loi.)

DISCUSSION DU PROJET DE LOI RELATIF AU CHEMIN DE FER DU GRAND-TRONC.

La Chambre se forme en comité général pour la discussion du projet de loi (bill n° 15) concernant la compagnie de chemin de fer du Grand-Tronc du Canada.

Sur l'article 2 (interprétation).

M. McKENZIE: Le premier ministre intérimaire veut-il nous donner des explications au sujet de ce projet de loi?

L'hon. sir THOMAS WHITE: Le Gouvernement n'a personnellement aucune objection à ce que l'on adopte le projet qui a trait à la création et à l'émission d'un capital débentures consolidées perpétuelles. Tant que les négociations se poursuivront avec la compagnie, ainsi que je l'ai fait prévoir hier, il ne semble y avoir aucune raison de ne pas permettre à la compagnie d'émettre des débentures pour ses besoins. Si le Gouvernement prend possession de la compagnie plus tard, les droits resteraient acquis à la société qui les exercerait pour le bienfait de l'entreprise, comme la compagnie du Nord-Canadien exerce le droit d'émettre des valeurs. Autrement dit, une société acquise par l'Etat canadien, soit par l'achat de son capital ou la location de son réseau, demeure une société, et il est bon qu'elle ait les droits voulus pour lui permettre d'émettre des valeurs de temps en temps, si les propriétaires le jugent à propos. Pour ce qui est des finances du Nord-Canadien actuellement, dont tout le capital est la propriété de l'Etat, au lieu que le Gouvernement prête directement à la société, ou encourage celle-ci à émettre ses propres valeurs à Londres et à New-York et ainsi elle se finance elle même. Autrement dit, c'est encore une société, quoique l'Etat canadien en soit le seul actionnaire.

M. McKENZIE: Toutefois il y a cette différence que si le capital doit être vendu, il devient une obligation ou pour ainsi dire un passif pour la société. Les valeurs ne pourront probablement pas être vendues maintenant au prix qu'elles le seraient si le chemin de fer était réellement la propriété de l'Etat. Par exemple, si la société émet des valeurs, elle peut être obligée de le faire au-dessous du pair, tandis que si elle était appuyée par le crédit de l'Etat canadien, les valeurs seraient mieux appréciées et se vendraient à meilleur prix. Puisque l'on négocie avec la compagnie et qu'il est très probable que l'Etat se portera acquéreur du réseau, on devrait inclure une disposition empêchant l'émission de ces valeurs à un prix qui ne serait pas aussi avantageux pour la nation que si elles étaient émises après le transport de la propriété à l'Etat.

L'hon. sir THOMAS WHITE: Je crois qu'il y a du bon dans ce que l'honorable député vient de dire. D'autre part, il me semble qu'il ne serait pas sage de la part du Gouvernement de refuser le droit d'émettre des valeurs qui peuvent permettre à la compagnie de continuer ses opérations jusqu'à la conclusion des négociations. Ces valeurs pourraient être émises à titre d'emprunt temporaire au lieu d'être vendues sur le marché.

Je crois que nous pouvons garder la maîtrise de la situation dans l'intérêt du pays; mais pendant que les négociations se poursuivent avec la compagnie du Grand-Tronc, je ne voudrais pas prendre, comme attitude, qu'il faut lui refuser la faculté d'émettre les valeurs dont elle a besoin en ce moment pour lui permettre d'emprunter de l'argent afin de satisfaire à certaines obligations urgentes.

M. McKENZIE: Je ne m'oppose pas à l'adoption du projet de loi, du moment que le premier ministre tient compte de mon objection.

L'hon. sir THOMAS WHITE: J'en apprécie pleinement la valeur.

(L'article est adopté.)

Sur l'article 4 (rang du capital-obligations).

M. SINCLAIR (Guysborough): Cet article porte que les obligations de capital doivent prendre rang sur un pied d'égalité avec les obligations de capital consolidées. Je tiendrais à savoir si cette disposition porte atteinte à la garantie que nous détenons à l'égard du Grand-Tronc-Pacifique, quand la compagnie du Grand-Tronc a garanti les obligations du Grand-Tronc-Pacifique.

Les obligations de capital que nous autorisons ici, doivent prendre rang sur un pied d'égalité avec les obligations de capital du Grand-Tronc. Ce sera là, je suppose, une créance sur l'actif du Grand-Tronc, ayant priorité sur toute créance quelconque relative aux obligations du Grand-Tronc-Pacifique, garanties par la compagnie du Grand-Tronc.

L'hon. sir THOMAS WHITE: A mon avis, ces obligations du Grand-Tronc ne sont pas garanties sur son actif. De temps à autre, la compagnie s'est procuré des fonds en émettant des obligations de capital jusqu'à concurrence des sommes autorisées par le Parlement. Ce projet de loi tend à permettre à la compagnie de faire l'émission de nouvelles obligations de capital qui, pour les objets mentionnés, prendront rang sur un pied d'égalité avec les obligations de capital déjà émises. A

mon avis, ce projet de loi ne touche en rien à la garantie donnée par le Grand-Tronc aux obligations de capital du Grand-Tronc-Pacifique, et voici pourquoi: le produit de cette émission d'obligations de capital, cela va sans dire, sera appliqué aux besoins de la compagnie, soit pour réduire les obligations déjà existantes, soit pour faire des améliorations de nature permanente ou autrement, au gré des directeurs. La compagnie touchera donc le produit des obligations de capital destinées à être utilisées pour les objets que j'ai mentionnés et ainsi la situation de la compagnie sera fortifiée. Je crois avoir dit au chef de l'opposition, qu'il ne faut pas refuser notre consentement à l'adoption de ce projet de loi.

(L'article est adopté.)

Rapport est fait sur le projet de loi.

2e LECTURE

De deux projets de loi:

Le 1er (bill n° 15), déposé par M. Morphy, concernant la compagnie du chemin de fer Western Dominion;

Le 2e (bill n° 35), déposé par M. Clements, concernant le chemin de fer d'Esquimalt à Nanaïmo.

REPRISE DE LA DISCUSSION DU PROJET DE LOI PORTANT LA CREATION D'UN MINISTERE DE L'HYGIENE.

La Chambre reprend la suite de la discussion en comité général, sur le projet de loi (bill n° 37), déposé par l'honorable M. Rowell, tendant à créer un ministère de l'hygiène publique.

Sur l'article 4 (fonctions et attributions du ministre).

M. SHEARD: Je propose que l'article 4, soit délibéré par alinéa, vu que c'est une partie importante du bill.

M. SINCLAIR (Guysborough): Que faut-il entendre par "bien-être social" ?

M. SHEARD: La première partie de cet article me semble quelque peu ambiguë et pourrait aboutir à créer plus ou moins de conflit dans ces départements d'hygiène publique. Je propose donc, afin de tout élucider, la radiation de tous les mots après "juridiction" et la substitution du texte suivant :

Néanmoins, nulle disposition de la présente loi n'autorise un fonctionnaire quelconque ou autorité créée par cette loi ou nommé sous l'autorité de cette loi ou par un règlement quelconque établi sous la même autorité, à exercer juridiction ou direction sur tout fonctionnaire provincial de santé ou sur tout conseil d'hygiène provincial ou municipal ou autre autorité fonctionnant sous l'empire des lois d'une province quelconque.

L'hon. M. ROWELL: L'honorable député de Toronto-Sud (M. Sheard) fait erreur sur l'objectif du projet de loi, s'il croit que l'intention est d'exercer juridiction ou autorité sur les officiers de santé des provinces ou des municipalités. Cela n'entre nullement dans la pensée qui a présidé à l'élaboration de ce projet de loi, et l'insertion de pareille disposition donnerait à entendre que telle est notre pensée. Le plus grand nombre des sujets énumérés dans la partie de l'article que l'amendement de l'honorable député tendrait à rayer du bill sont importants et figurent déjà dans quelque autre statut ou disposition, et le but visé par l'article en discussion est de codifier toutes ces dispositions et de les réunir dans ce seul ministère. Il serait non seulement inutile, mais peu judicieux d'insérer dans le bill la disposition proposée par l'honorable député.

M. SHEARD: Le ministre voudrait-il bien me dire, pourquoi on insère dans cet article, les mots suivants: "et sans restreindre la généralité de ce qui précède, en particulier les questions et sujets suivants". Voilà précisément les mots que mon amendement, dans ma pensée, visait à modifier, et non pas le paragraphe qui suit.

Je cherche à établir d'une façon absolument claire que ce que le nouveau département doit faire pour ces questions, c'est une œuvre de collaboration avec les bureaux de santé des provinces et des municipalités. Le ministre voudrait-il expliquer ce que l'on veut dire par ces mots: "et sans restreindre la généralité de ce qui précède, en particulier les questions et sujets suivants."

L'hon. M. ROWELL: S'il est vrai que l'article général est plus vaste et comprend davantage que les questions particulières énumérées plus bas, le département doit s'occuper de ces questions particulières. L'article les développe en les accentuant, pour ainsi dire. Le bill serait suffisant pour énumérer les pouvoirs, si nous nous arrêtions après le mot "juridiction". Tout ce qui est énuméré pourrait être fait en vertu du paragraphe vaste et général cité. C'est pour diriger l'attention sur ces matières spéciales qui sont importantes et dont quelques-unes relèvent d'autres départements, que nous faisons cette énumération de choses comme des sujets qui peuvent être du ressort de ce département. L'article 4 est assez général pour comprendre l'établissement d'un laboratoire de recherches, si le Gouvernement est en état de

lui affecter un crédit et décide que ce serait de l'intérêt public d'en établir un. Si le département doit avoir la plus grande portée possible sous la juridiction fédérale pour préserver la santé publique et le bien-être social, il est désirable que nous ne réduisions pas ses attributions sans nécessité.

M. McKENZIE: Le président du conseil privé nous dit quelles sont ses intentions, mais ce n'est pas une garantie suffisante de l'interprétation que l'on donnera à la loi. Je ne doute pas que le président du conseil comprenne le bill tel qu'il l'expose, mais il ne sera pas une annexe de ce bill, quand il s'agira de le mettre en vigueur. Il s'agit de l'interprétation qu'un avocat ordinaire ou un juge pourra lui donner. Il n'y a pas une objection très forte à l'amendement de l'honorable député de Toronto-Sud (M. Sheard), mais je me permettrai de lui dire qu'il ne propose pas son amendement au meilleur endroit. Suivant moi, l'article 4 est assez bon et si l'on insérait son amendement où il le désire, cela le dérangerait. Le but serait mieux atteint en le plaçant à la fin de l'article 5, où il est dit:

Le Gouverneur en conseil a le pouvoir d'établir des règlements qui peuvent être nécessaires pour mettre à effet et accomplir les objets de la présente loi, et d'imposer des pénalités pour toute infraction à ces règlements.

M. SHEARD: Je suis parfaitement consentant à accepter cette proposition.

M. McKENZIE: Ce serait sa place naturelle.

L'hon. M. ROWELL: Laissons-le en suspens, jusqu'à ce que nous arrivions à l'article 5 et je l'examinerai.

M. TRAHAN: Je vois dans la quatrième ligne de l'article 4 que le département s'occupera aussi des questions qui intéressent non seulement la santé, mais le bien-être social. Je voudrais savoir quels sont les sujets qui rentrent sous le terme général de "bien-être social".

L'hon. M. ROWELL: Je suppose que "bien-être social" veut dire exactement ce que le nom indique—le bien-être de la société, en opposition à celui de l'individu, le bien-être de la masse du peuple. La santé est la base du bien-être social, mais le bien-être social a peut-être un sens plus vaste que le mot "santé" tout simplement. Les organisations ouvrières étaient très désireuses de voir employer un terme au sens plus large que celui de "santé". Nous avons pensé que "bien-être social" aurait un sens plus étendu. Elles ont demandé qu'au lieu d'appeler le nouveau ministère, département de la Santé, on le désigne sous le nom de département du bien-être public. Leur idée était que les logements ouvriers, en tant qu'ils intéressaient la juridiction fédérale, pourraient former une division du département, parce qu'ils étaient intimement liés avec le bien-être du peuple. Quand ce département sera créé, il pourra s'occuper à bon droit des plans des maisons ouvrières qui sont confiés maintenant à un comité du cabinet, et qui devraient être transférés à l'administration de ce département. Les questions de ce genre qui ont trait au bien-être de l'ensemble de la population et dont le département pourrait se charger dans l'intérêt public, rentreraient dans un article comme celui-là.

M. TRAHAN: L'exemple donné par le ministre laisse entendre que peut-être le Gouvernement pourrait empiéter sur les droits civils et l'autonomie provinciale. Le problème des maisons ouvrières est très vaste et très intéressant. Il concerne le bien-être social en général, mais la proposition faite par le Gouvernement n'a pour objet que d'accorder des subventions aux gouvernements provinciaux ou aux municipalités, pour aider à la construction de logements ouvriers dans les différentes provinces et les municipalités.

L'expression "bien-être social" est très vague, de sorte que cette loi pourrait prêter à des abus, si ces termes ne sont pas clairement définis. Règle générale, lorsqu'on emploie des termes généraux dans le texte d'une loi, on les définit, afin de limiter l'interprétation qu'il faut lui donner; or, ici nous sommes en face d'une expression générale qui peut s'appliquer à nombre de vastes problèmes et le sens n'est pas du tout limité. Je crois donc que nous devrions supprimer ces mots du bill, et je propose de modifier l'alinéa en biffant les mots "bien-être social" dans la 4e ligne de l'article 4.

L'hon. M. ROWELL: Je ne puis accepter la modification que propose l'honorable député de Nicolet (M. Trahan), car je pense que l'amendement ferait disparaître du bill une partie saillante qui intéresse profondément les ouvriers de tout le pays. Je citerai encore l'exemple que j'ai déjà donné à la Chambre à ce sujet. Mon honorable ami affirme que le Gouvernement se contente purement et simplement de prêter de l'argent aux provinces, afin que ces dernières soient en mesure à leur tour de le prêter aux municipalités. Or, le Gouvernement fait plus que cela. Il pose certaines condi-

tions qui lui permettent de régler la dépense nécessaire pour atteindre le but qu'il vise. L'objectif que nous voulons atteindre, c'est d'améliorer la situation des logements par tout le pays, afin d'assurer aux ouvriers canadiens des maisons à des prix raisonnables, au prix coûtant; nous voulons réaliser ce projet dans le but d'assister les ouvriers qui ont pris part à la grande guerre.

Or, il est de la plus grande importance que ces maisons soient construites selon les méthodes sanitaires les plus modernes, afin d'améliorer la santé et le bien-être de ceux qui les occupent.

Nous désirons de plus que ces maisons soient construites dans des localités et dans des conditions telles, que si l'on décidait plus tard d'élargir le mouvement, on puisse le faire en utilisant tous les perfectionnements modernes, de façon à établir un type d'habitations ouvrières qui pourra servir de modèle à toutes les grandes villes canadiennes. Si la Chambre veut bien me le permettre, j'énumèrerai les conditions auxquelles le Gouvernement se propose de prêter de l'argent aux provinces et que ces dernières devront accepter:

Chaque province devra préparer et soumettre à l'approbation du Gouvernement fédéral un projet général relatif à la construction des habitations ouvrières, exposant les modèles de maisons et les conditions à remplir par ceux qui désireront bénéficier de ce plan. Le plan général de chaque province devra comprendre un tableau des modèles les moins coûteux relativement au groupement des maisons, les dimensions et la hauteur des habitations, les dimensions et la hauteur des pièces, décrire le système d'éclairage et de ventilation, le chauffage, la nature des matériaux et le reste, que l'on se propose de mettre en vigueur comme étant les conditions essentielles minima pour la santé, le confort et la commodité des occupants.

Le Gouvernement décrète ensuite quel sera le coût maximum de ces habitations:

Le Gouvernement fédéral vise à faciliter l'érection de maisons à un prix modéré et propres à être habitées par les ouvriers, surtout les vétérans de la gande guerre; il est donc nécessaire qu'il fixe la somme maximum qui pourra être prêtée pour l'érection de ces maisons, de sorte que le maximum qui suit....

M. CLARK (Red-Deer): D'où proviennent les extraits que cite mon honorable ami en ce moment?

L'hon. M. ROWELL: Des règlements régissant le système adopté par le Gouvernement pour la construction des habitations ouvrières, approuvés par décret et rendus publics.

....le maximum qui suit a été fixé, en tenant compte des conditions existantes dans les différentes provinces....

L'arrêté du conseil mentionne alors la somme maximum qui peut être prêtée pour l'érection d'une maison, en tenant compte de ses dimensions et du plan choisi. L'article suivant a trait à la propriété du terrain:

Le Gouvernement peut avancer les deniers publics pour l'érection des maisons sur des emplacements qui sont la propriété:

(a) Du gouvernement de la province ou de la municipalité.

(b) De sociétés ou de compagnies immobilières comprenant des groupes de citoyens qui se sont associés aux fins d'encourager la construction de bonnes maisons pourvues d'améliorations convenables; de par les dispositions du statut ces sociétés ne pourront payer des dividendes de plus de 6 pour 100 sur le capital engagé.

(c) Des propriétaires de terrains aux fins d'y ériger des maisons qu'ils occuperont eux-mêmes.

J'ai cité ces dispositions de la loi, monsieur le président, pour établir que le Gouvernement fédéral vise un but bien arrêté, lorsqu'il met devant le Parlement son programme touchant la construction des logements ouvriers. Ces règlements ont été soumis à l'assentiment de toutes les provinces et l'Ontario, le Québec ainsi que la Colombie-Anglaise ont déjà adopté les lois nécessaires pour en tirer partie. Quant au Nouveau-Brunswick, la question est à l'étude, si mes renseignements sont exacts.

Voilà quelles sont les questions qui seraient comprises sous le titre "bien-être social", et à mon avis, il serait désirable de confier l'exécution de ce programme au département de l'hygiène publique. Voilà la signification exacte de l'expression "bien-être social."

M. ARCHAMBAULT: "Bien-être social" est une expression très générale. Elle peut servir à désigner le bien moral aussi bien que le bien-être physique. Cette expression peut tout aussi bien vouloir dire la mise en vigueur d'un code de la morale populaire comprenant toutes espèces de sujets, comme la prohibition, pour ne citer qu'un exemple.

Si mon honorable ami ne se soucie pas de modifier l'article en question, pourquoi ne définirions-nous pas l'expression "bien-être social", de façon à ce qu'elle ne donne lieu à aucune équivoque? Voilà qui serait de nature, suivant moi, à donner satisfaction à mon honorable ami (M. Trahan).

M. SHEARD: La politique du Gouvernement telle que l'a annoncée le ministre at

le sens ainsi donné à l'expression "bien-être social" me font croire, sauf correction, à une intention d'empiéter sur un terrain qui est du domaine exclusif des autorités municipales ou provinciales. Si le Gouvernement fédéral a l'intention d'exercer une surveillance sur l'érection de maisons d'habitation et d'en prendre la direction, il lui faudra forcément se conformer aux règlements en vigueur dans les municipalités où l'on bâtira ces maisons. Je ne crois pas qu'il soit possible d'appliquer une loi comme celle que suggère le ministre, sans une certaine surveillance destinée à en assurer l'exécution. Si donc un fonctionnaire fédéral doit venir, par exemple, à Toronto pour y surveiller, diriger, ou conseiller l'érection de telles maisons et que, dans ses actes, il suive l'interprétation donnée par le ministre au terme "bien-être social" employé dans cette loi, il me semble y avoir dès le début le danger d'un conflit d'autorité entre lui et les fonctionnaires municipaux, ou même provinciaux.

L'hon. M. ROWELL: Monsieur le Président, il est clair que je me suis mal fait comprendre de l'honorable député de Toronto-Sud (M. Sheard). Ce que j'ai voulu dire c'est que, par ces dispositions, on invite les gouvernements des provinces à soumettre à l'approbation du Gouvernement fédéral un projet général de maisons d'habitation. Il ne suit pas de là que le Gouvernement fédéral doive charger quelqu'un de surveiller l'exécution de ce projet dans une province quelconque. Le gouvernement de la province d'Ontario, par exemple, a déjà soumis au Gouvernement fédéral, en vertu des dispositions de cet article, un projet de logements que l'on a approuvé. Dans ce projet, le gouvernement de la province spécifie le modèle qu'il se propose de suivre dans l'érection de ces logements, et le Gouvernement fédéral se déclare satisfait. Ensuite, tout est dit, et il ne reste plus au gouvernement provincial qu'à faire des logis conformes au projet que nous avons déjà approuvé.

M. SHEARD: Comment le Gouvernement fédéral saura-t-il que l'on se conforme aux plans soumis et que les maisons seront construites en conformité de ces plans, à moins qu'il n'exerce son droit d'inspection et de surveillance?

L'hon. M. ROWELL: Nous supposons, monsieur le Président, de la bonne foi de la part des provinces et, si elles nous soumettent un projet en nous disant qu'elles s'y conformeront, nous avons, ce me semble, le droit de supposer que l'argent voté ici sera employé conformément aux dispositions de ce projet. C'est dans cette idée que nous agissons, et je la crois bonne. Tout ce que nous désirons c'est d'améliorer l'état de choses en ce qui regarde le logement, et jusqu'ici nulle province ne s'est opposée à cette réglementation.

M. CLARK (Red-Deer): Je ne comprends pas ce que fait le ministre. Veut-il donner à penser au comité que le gouvernement de quelque province a déjà soumis au Gouvernement fédéral un projet de logements?

L'hon. M. ROWELL: Oui.

M. CLARK (Red-Deer): En vertu de quel acte du gouvernement fédéral?

L'hon. M. ROWELL: En vertu du décret qui approprie 25 millions à cette fin. Cette somme est accordée à la condition que les gouvernements provinciaux qui désirent s'en prévaloir soumettent auparavant un projet d'habitations à ériger.

M. CLARK (Red-Deer): Mais les avances à faire à même cette somme ne dépendent-elles pas d'une loi encore à venir?

L'hon. M. ROWELL: Oui, l'argent sera employé en conséquence de la loi. Le crédit est consigné au budget et la Chambre aura à le voter avant que la dépense en soit faite.

M. CLARK (Red-Deer): Est-ce que le projet relatif à ces logements ne devra pas, lui aussi, être d'abord soumis à la Chambre?

L'hon. M. ROWELL: En ce qui concerne les avances de fonds, c'est une affaire qui regarde le ministre des Finances. Il ne me semble pas que cela doive nécessiter une intervention du Parlement. L'article du budget porte à 25 millions la somme qui sera dépensée conformément aux dispositions de certain décret du conseil qui trace les grandes lignes de la politique du Gouvernement à cet égard.

M. PROULX: L'argent sera-t-il réparti entre les provinces?

L'hon. M. ROWELL: Oui, il ira aux provinces. Je n'ai parlé de la question du logement que pour illustrer ce que l'on pourrait inclure dans le "bien-être social."

M. McKENZIE: Le Gouvernement deviendra une simple société de prêt mal gérée.

M. STEELE: Je crois que nous nous éloignons de la discussion du bill concernant le département de l'hygiène, pour aborder la discussion du projet relatif aux

logements. Nous ferions mieux de traiter la question de savoir si nous allons biffer, en vertu de la proposition d'amendement, les mots "bien-être social". Le département de l'hygiène n'aura à s'occuper du projet relatif aux logements, que s'il y est autorisé par une loi fédérale.

Dans presque tout le pays, les mots "bien-être social" sont de mieux en mieux compris et piquent de plus en plus l'intérêt. C'est probablement Lloyd George qui les a mis en vedette. Il a abordé les questions sociales, il a représenté à l'univers entier que ces questions et le bien-être social du peuple devraient être, dans chaque pays, l'objet d'une plus grande attention que jamais. Ce ne serait rien changer à l'action du département de l'hygiène, que d'éliminer ou d'insérer les mots "bien-être social". Mais en les y insérant on donnerait au bill une portée plus considérable et on le conformerait aux vues de la classe ouvrière qui s'intéresse plus que toute autre aux questions sociales.

La maladie étant probablement la plus grande cause de pauvreté, surtout dans les rangs de la classe ouvrière, on voit comme l'hygiène et le bien-être sicial sont intimement liés. M. Stapleford, secrétaire général de la "Neighbourhood Workers' Association", de Toronto, a déclaré récemment que la plus grande cause de la pauvreté dans cette ville ainsi que dans les autres, c'est certainement la maladie. Il nous importe donc absolument d'accorder notre attention à l'œuvre du bien-être social comme à celle de l'hygiène, si nous voulons que ce département puisse au moins soustraire nos classes ouvrières à la maladie, c'est-à-dire à la plus grande cause de pauvreté.

J'ai déjà cité des statistiques que je voudrais citer encore ce soir pour établir quelles pertes immenses la maladie cause aux ouvriers. Il y a, en Canada, un million et quart d'ouvriers. Aux Etats-Unis, comme en Canada probablement, les autorités estiment que chaque ouvrier perd au moins neuf jours par année, à cause de maladie. Pour le Canada, cela représenterait une perte de 11,250,000 jours, soit, à raison d'un salaire moyen bien faible, 35 millions par année, au moins. Un département fédéral qui travaillerait à soulager nos ouvriers de ce terrible fardeau s'attirerait certainement leur appui et leur coopération, ainsi que la coopération et l'appui des autres classes.

Le département qu'il s'agit d'établir devrait s'appliquer à faire arriver le règne de la meilleure démocratie, c'est-à-dire de celle qui met tous les hommes également à même de profiter des avantages de cette vie. Un enfant né dans des conditions qui sont de nature à en faire un candidat à la tuberculose, un enfant né de parents syphilitiques ou dans des conditions insalubres, dans une maison malpropre, n'est pas à chance égale, dans le monde, avec celui qui est né de parents bien portants et dans des circonstances favorables à la santé. Donc, si l'on tient à établir dans ce pays le règne d'une vraie démocratie, faisons en sorte que l'enfant naisse de parents sains et dans des conditions favorables à la santé. Tel est l'heureux résultat que ce nouveau département aura en vue. S'il l'obtient, nous aurons assuré à notre industrie une efficacité plus complète que jamais. Il y a quelques années, cette efficacité était sensée dépendre de la corporation individuelle, et l'on a **fait tout le possible** pour organiser les compagnies de manière à les rendre efficaces. Subséquemment, on s'est aperçu que ce système laissait à désirer et l'on s'est mis à les fusionner, et ces fusions ont pris la proportion d'une épidémie. Le public a pensé que l'objet de ces fusions était condammnable. C'était peut-être le cas pour quelques-unes, mais, en général, elles ont ajouté à l'efficacité de la vie industrielle. Aujourd'hui, l'on attache moins d'importance au fusionnement, et l'on s'applique plutôt à protéger la santé et la force des employés, sur quoi repose essentiellement l'efficacité de l'industrie. On estime davantage l'ouvrier et la personne humaine, parce que l'on comprend que l'homme vaut mieux que la fabrique, et le producteur mieux que le produit. On comprend aussi que ce qui tend à réduire la valeur de l'homme, tend également à réduire celle de la machine. Par conséquent, tout ce que ce département fera pour améliorer le sort de l'ouvrier pourra être considéré, à bon droit, comme une contribution au bien-être social.

M. CLARK (Red Deer): L'honorable député de Perth-Sud s'est permis beaucoup de liberté, bien qu'il se soit levé sous prétexte de nous rappeler à la question. Les réformes sociales apportées par M. Llyod George sont bien connues par ceux qui suivent la politique anglaise, mais je ne crois pas que le premier ministre de l'Angleterre ait fait voter ces lois sous le titre de "bien-être social". Quand il a soumis son projet concernant l'assurance, il l'a simplement intitulé "Projet de loi concernant l'assurance". Il avait certainement en vue le bien-être social, mais son projet était exposé d'une manière concrète dans une loi.

M. McKENZIE: M. Llyod George n'avait pas à surmonter les difficultés d'une double juridiction législative, comme nous

l'avons ici. En Angleterre il n'y a qu'un seul pouvoir législatif.

M. CLARK (Red-Deer): Mon honorable ami aura tout le temps de placer ses petites plaisanteries quand il prendra la parole. Je me rends parfaitement compte de l'insuffisance de mes moyens, mais je tiens à prononcer moi-même mon discours, tout défectueux qu'il soit.

M. McKENZIE: J'ai simplement voulu venir en aide à mon honorable ami.

M. CLARK (Red-Deer): M. Lloyd George a fait voter une loi de pension aux vieillards, et son but était certainement d'assurer le bien-être social, mais son projet a été incorporé dans une loi. Nous nous occupons en ce moment d'une question concrète, savoir, l'institution d'un ministère de la santé publique, c'est-à-dire d'un département qui, dans tous les pays où il existe, possède des attributions bien définies par la loi. L'expression "bien-être social" n'a rien de défini. Nous en avons eu la preuve dans le discours de l'honorable député de Perth-Sud. Mon honorable ami a prononcé un superbe discours, rempli de beaux sentiments que nous sommes tout disposés à approuver, mais qui ne peuvent pas être incorporés dans un texte de loi. C'est pourquoi, je dis que mon honorable ami a bien fait de faire observer au comité qu'il s'agit dans le moment d'étudier l'institution d'un ministère de la santé publique.

Le ministre ne me paraît pas avoir réussi à réfuter l'objection signalée par l'honorable député d'Antigonish-et-Guysborough (M. Sinclair) et présentée sous forme d'un amendement par l'honorable député de Nicolet (M. Trahan). Si cet amendement est mis aux voix je l'appuierai, à moins que le ministre ne donne d'autres explications qui me fassent voir la question sous un jour différent. Ou les idées du ministre sont bien confuses, ou je suis moi-même dans une grande confusion, et il est possible que ses nouvelles explications ne servent qu'à augmenter la confusion.

Ce qu'a dit le ministre de la question des logements ne démontre pas la nécessité d'employer cette expression dans le bill. J'avouerai de plus que ce qu'il en a dit a été pour moi une véritable surprise. Je croyais que la politique du Gouvernement sur cette question serait énoncée dans un projet de loi mentionné dans le discours du trône. Il paraîtrait maintenant que cette politique est non seulement arrêtée, mais qu'elle est déjà en opération, en vertu d'un décret ministériel. J'ai fait preuve de beaucoup de patience au sujet de ces décrets. Mes honorables amis de la gauche sont même d'avis que j'ai été trop patient. Je dois cependant avertir le ministre qu'il devra se montrer très prudent dans l'emploi de ce mode de gouvernement. Si je suis bien renseigné, j'ai raison de m'étonner de voir le Gouvernement prendre des mesures pour mettre à exécution, par décret ministériel, une politique que la Chambre n'a pas été encore appelée à discuter et à décider. Je n'en dirai pas plus sur ce point, dans le moment, mais je répète que je ne vois pas ce que les mots "bien-être social" viennent faire dans ce bill. Nous sommes tous en faveur du bien-être social et toutes les lois votées par le Parlement sont faites en vue du bien-être social. Bien-être social signifie bien-être de la société; la société comprend toute la population d'un pays. Qu'il y ait plus ou moins réussi, le Parlement s'est toujours efforcé de faire quelque chose pour le bien-être social. Ces mots pourraient aussi bien se trouver dans toutes les lois votées par la Chambre. Ils ne devraient pas se trouver, cependant, dans une loi spéciale votée dans un but défini. A moins qu'on ne donne une signification parfaitement définie à cette expression, elle n'a pas sa raison d'être dans ce bill.

Revenons maintenant à la question des logements. Si j'ai bien compris les explications du ministre, il a voulu nous faire entendre que le département de la santé publique s'entendra avec les gouvernements provinciaux sur cette question des logements, en vue d'augmenter le bien-être social.

L'hon. M. ROWELL: Le Gouvernement a déjà consulté les gouvernements provinciaux, et nous nous sommes entendus sur certaines règles; ce que j'ai expliqué, c'est que le nouveau ministère sera l'institution la mieux en mesure de surveiller l'application de ces règles.

Si mon honorable ami le désire, je pourrai lui répondre maintenant au sujet des décrets du conseil dont il parle. Voici la situation. En vertu d'un décret adopté le 3 décembre 1918, à la suite de la conférence interprovinciale tenue ici, le Gouvernement a mis de côté 25 millions pour des fins de logements. Ce décret stipule que des prêts peuvent être faits aussitôt que le Gouvernement du Canada et le gouvernement de la province demandant le crédit se seraient entendus au sujet de ce projet de logements. Le décret en question a été adopté conformément aux stipulations de la loi des mesures de guerre, et le Gouverne-

ment était autorisé à avancer l'argent à chaque province dès que l'on se serait entendu sur le projet de logements. Une fois ce décret adopté, le Gouvernement a écrit à chaque province, modifiant les grandes lignes de ce que devait être ce projet, à son idée. Il demandait aux provinces de donner leur avis, ce que firent certaines d'entre elles. Toutes les propositions furent étudiées et finalement le Gouvernement adopta la ligne de conduite dont j'ai déjà fait part à la Chambre. C'est alors que la province d'Ontario a soumis son projet de logements qui fut approuvé par un décret postérieur à cette date. Je pense que deux ou trois provinces ont adopté une loi concernant cette affaire.

M. CLARK (Red-Deer): Les observations du ministre me surprennent beaucoup, et à titre de membre de cette Chambre, je donnerai mon opinion pour ce qu'elle vaut. Le Gouvernement aurait bien mieux fait de convoquer le Parlement en décembre 1918 et de lui soumettre une loi de logements avant de prendre une décision qui n'était ni plus ni moins que légiférer par décret du conseil pour le Dominion touchant une affaire purement domestique, en consultation avec les législatures provinciales. C'est en somme ce qui fut fait au mois de décembre dernier au dire d'un ministre. Et, au mois de février, on dépose à la Chambre un projet de logement, projet que l'on demande à la Chambre de sanctionner et de créer un département d'hygiène en tant qu'il se rattache à ce projet, ou d'adopter une mesure pour ainsi dire approuvée après consultation antérieure entre le Gouvernement fédéral et les gouvernement provinciaux.

Voilà une manière des plus étranges d'administrer les affaires fédérales du pays. Jusqu'où irons-nous si cette façon de procéder doit continuer, je l'ignore. En entendant ces déclarations, je n'en puis croire mes oreilles. Pour le moment, je ne veux pas en dire plus long sur le sujet, mais si le Gouvernement a commis une faute—et je suis sûr qu'il en a commis une—en se conduisant ainsi dans cette affaire du projet de logements, il ne serait pas bon pour nous de partager cette faute en semblant même approuver la mesure en laissant subsister dans le bill les mots "bien-être de la société". Moi pour un, je voterai pour l'amendement, s'il est mis aux voix.

M. SINCLAIR (Guysborough): Je m'oppose à cette expression parce qu'elle est trop vague. Elle peut vouloir dire n'importe quoi. Nous avons entrepris de réglementer tant de choses, depuis quelque temps, dans la vie des citoyens, que dans tout le pays, ces empiétements ont soulevé un sentiment de malaise. Je suis en faveur d'un département d'hygiène. Je suis également favorable à un projet d'accommodation pour les logements. Toutefois, si le ministre veut bien me le permettre, je lui dirai que le projet de logements du Gouvernement ne signifie pas grand'chose. Cela se résume à prêter de l'argent aux gouvernements provinciaux à 5 p. 100. Mais, les gouvernements des provinces peuvent emprunter aussi avantageusement que le Gouvernement fédéral. Quant à moi, je prêterais mon argent aussi volontiers sur les obligations de la Nouvelle-Ecosse que sur celles du Dominion, parce que je trouve les garanties aussi bonnes et l'intérêt est à 5 p. 100. Les gouvernements provinciaux devraient payer ce taux s'il leur fallait emprunter sur le marché. Le projet ne présente donc que très peu d'avantages aux gouvernements provinciaux, et il ne faut pas se servir de ce prétexte pour empiéter sur leurs droits.

Nous savons tous que la question de logements est absolument du ressort des gouvernements provinciaux. Il vaudrait beaucoup mieux, je crois, laisser les gouvernement provinciaux étudier eux-même cette affaire de logements, emprunter sur le marché, plutôt que de les lier au projet de logements du Gouvernement fédéral, et puis usurper leurs droits. Cette mesure est un empiétement de plus sur les droits des provinces. Pourquoi le Gouvernement fédéral entreprendrait-il d'avoir la main mise sur les maisons après qu'elles sont construites?

L'hon. M. ROWELL: Ce n'est pas ce que nous faisons.

M. SINCLAIR: Je ne comprends pas encore ce que le ministre cherche à atteindre avec ce bill.

L'expression "santé" comprend, quant à ces logis, tout ce qui pourrait ressortir au ministre, même si le Gouvernement prête l'argent nécessaire à la construction. Certes, le ministre n'entend pas voir à la plomberie de ces habitations, ni surveiller en détail les choses qui relèvent des municipalités. Que veut-il alors? S'il ne s'occupe que des habitations, pourquoi ne pas substituer "habitations" à "bien-être social"? On a parlé de l'ouvrier. Je ne pense pas qu'il soit bien friand de ces lois. Il réclame la liberté individuelle. Si le département de l'hygiène publique se mettait à interpréter ainsi la loi, l'ouvrier ne pourrait plus fumer sa pipe, ni donner un "thé", car cela n'est-il pas une récréation sociale? Quand on dit que nous allons nous

occuper du "bien-être social" de la population du Canada, cette expression est si large que le ministre pourrait en retirer le pouvoir de régenter le peuple de toutes sortes de façons. Je m'oppose fortement à l'emploi de ce terme. Je voterai pour l'amendement, si le ministre n'indique pas une meilleure expression.

M. TWEEDIE: Le Gouvernement ne nous a pas encore fourni, je crois, une explication exacte de ces mots "bien-être social". L'honorable député de Perth-Sud (M. Steele) laisse entendre que cela veut dire les matières se rattachant à la santé de l'ouvrier. Or, les phrases qui précèdent de l'article, donnent au Gouvernement ce pouvoir. On pourrait encore déduire, des paroles de mon honorable ami, que l'expression "bien-être social" se rapporte aux conditions du travail des ouvriers en Canada, par exemple l'état sanitaire des édifices où ils sont employés, les heures de travail, la limite d'âge du travail des enfants, le juste salaire, etc. Toutes ces matières sont liées directement au bien-être social des ouvriers canadiens à l'heure actuelle. D'autres facteurs pourraient y être ajoutés. Ainsi, il existe au pays des ligues de bien-être social, qui font actuellement une campagne contre les cigarettes et l'emploi du tabac en général. Et puis, il y a les ligues de prohibition. On a décidé que le Gouvernement avait juridiction sur la question de prohibition. Si l'expression du "bien-être social" demeure, cela va élargir le pouvoir du Gouvernement dans le sens qu'on a sévèrement critiqué, durant les deux ou trois dernières années. Cela lui permettra de faire des lois pour tout le pays, au moyen de décrets du conseil incorporant les règlements adoptés sous cet article.

Bien plus, je soutiens que si le Gouvernement doit s'occuper des questions ouvrières, en vertu de cette loi, il pourrait agir en conflit avec divers statuts d'une province au moins. Nous avons, dans la province de l'Alberta, une loi dite des fabriques, qui traite directement des questions relatives au bien-être social, dans la plus forte acceptation du terme, et surtout au bien-être social des ouvriers. Elle permet au Gouvernement, de réglementer les heures de travail, l'âge d'emploi des mineurs, le salaire minimum et les conditions de salubrité des édifices où travaillent les ouvriers. Moins on s'interposera, même en apparence, contre la juridiction des provinces, moins on aura, je pense, de difficulté à mettre la loi en pratique.

[M. Sinclair.]

Encore une fois, quand il s'agit de matière d'hygiène, la Constitution elle-même n'est pas, je pense, très claire sur la question de juridiction. Il faudra qu'à l'adoption de cette loi, le ministre qui sera chargé de son exécution, ou ses fonctionnaires, exercent le plus grand soin. La province de l'Alberta, dont le chef est l'honorable M. Mackay, qui est actuellement ministre des Affaires municipales, inaugure ce qui est, je crois, sur l'hygiène, la législation la plus progressive qui soit dans aucune province du Dominion.

L'hon. M. CALDER: Sauf la Saskatchewan.

M. TWEEDIE: Même la Saskatchewan. Nous devrions avoir soin de ne pas nous arroger ici une autorité qui puisse, d'une façon quelconque, entraver la mise en œuvre par les provinces des lois qu'elles ont insérées dans leurs statuts, cette année ou les années précédentes. On pourrait objecter que quelques-unes des provinces sont arriérées dans les questions d'hygiène. Si tel est le cas, il est du devoir des habitants de ces provinces de se réclamer de leur propre législature de lois adaptées aux besoins nouveaux. L'application de cette loi devrait, je pense, se restreindre aux choses sur lesquelles le pouvoir fédéral a compétence exclusive. Ainsi, le Gouvernement pourrait compléter l'œuvre des provinces en établissant des laboratoires. Dès qu'un conflit surgit entre les pouvoirs fédéral et provincial, je ne pense pas que le Gouvernement doive, un seul instant, songer à intervenir contre les lois des provinces.

M. McKENZIE: Quand dans mes remarques sur l'adresse, il y a quelques semaines, j'ai parlé de la loi que l'on projetait, j'ai fait prévoir les difficultés que le ministre est obligé aujourd'hui de constater. Beaucoup de députés n'ont pas fait de cas de mes observations à ce moment-là, pensant évidemment qu'elles n'avaient guère d'importance; mais c'est une satisfaction pour moi que de les voir en quelque sorte les approuver maintenant et avouer qu'il est difficile et dangereux d'empiéter sur les droits des provinces. Ce soir, l'honorable député de Red-Deer (M. Clark) a fait allusion, dans le cours de ses remarques, à une loi introduite au Parlement anglais ou à des commentaires faits par M. Lloyd George au sujet d'une loi, et j'ai fait remarquer que M. Lloyd George ne rencontre jamais les difficultés qui se présentent à nous. Le Parlement anglais a un pouvoir suprême et n'a pas à craindre que

ses actes empiètent sur les droits d'un autre. L'honorable député de Red-Deer s'est figuré que je voulais rire. Pas du tout; au contraire, je parlais très sérieusement d'une question constitutionnelle qui se présente à nous presque tous les jours et qui ne se présente jamais au Parlement anglais. Dans ce projet de loi, il faut faire une chose ou l'autre: enlever la fin de la partie principale de l'article 4 ou effacer "bien-être social." Si l'application de l'article 4 est limitée exclusivement aux questions énumérées, je ne vois pas de mal à laisser les mots "bien-être social;" mais si l'on dit: "et sans restreindre la généralité de ce qui précède, en particulier les questions et sujets suivants," alors je crois que l'on devrait biffer les mots "bien-être social." Si le ministre adopte ma recommandation, l'article sera ainsi libellé:

Les attributions et pouvoirs du ministre dans l'administration du ministère de la Santé publique, s'étendent à et comprennent tous les sujets et questions ayant trait à la protection ou à la conservation de la santé et du bien-être social de la population du Canada sur laquelle le Parlement du Canada exerce juridiction; c'est à dire (a) coopération avec les autorités sanitaires provinciales et autres—

et ainsi de suite. Si cela peut satisfaire le comité, je crois que l'application de la loi serait limitée absolument aux questions énumérées.

L'hon. M. ROWELL: Je suis très heureux de prendre note des recommendations qui m'ont été faites. Inutile de dire que les mots "bien-être social" ne visent pas la vie social des gens, et, ainsi que je crois l'avoir dit déjà, on les a insérés pour satisfaire aux demandes des classes laborieuses afin de donner au mot "santé" un sens plus étendu que n'y donneraient certaines personnes. Cependant je suis d'accord avec l'honorable député de Guysborough (M. Sinclair) pour trouver que le mot en question est assez significatif pour comprendre ce que l'on a en vue en employant l'expression "bien-être social" dans cet article. Je recommande que l'on insère les mots dans le préambule. Cette proposition m'a été faite et sera peut-être préférable à celle de l'honorable leader de l'opposition. Nous pouvons biffer les mots "bien-être social" employés dans l'article 4 et insérer le préambule suivant:

Attendu qu'il est opportun pour assurer le bien-être social de la population du Canada d'établir un département de l'hygiène publique dans le Dominion...

M. McGIBBON (Muskoka): Avant que l'on étudie l'article suivant, je voudrais proposer un amendement. Il me semble que l'on a ignoré la substance même du projet. Je ne connais pas un député de santé publique au monde qui n'a pas un bureau de recherches scientifiques, et je ne vois pas quels résultats permanents on pourra obtenir sans une institution de ce genre. C'est pourquoi je propose que l'article 4 soit modifié en insérant avant le paragraphe (a) les mots suivants:

"L'établissement d'un bureau de recherches scientifiques avec laboratoires d'hygiène, y compris des services spéciaux de bactériologie, pathologie, chimie et pharmacologie, qui examineront ce qui a trait à la santé publique."

En ajoutant cette disposition nous rendrons de grands services à notre pays. Je regretterais que le Parlement adoptât un projet de loi de ce genre sans cet article, car cela paraîtrait ridicule à tous les hommes de science.

L'hon. M. ROWELL: Je prétends que la question d'établir un bureau de recherches scientifiques, mentionnée cet après-midi, est parfaitement couverte par l'article 4. En réalité nous y avons pensé, mais l'aviseur légal du Parlement a jugé qu'il était inutile d'inclure d'autres dispositions, car l'article 4 couvrait déjà le sujet. Tout ce que le Gouvernement doit faire est une demande de crédit pour pourvoir à la construction du laboratoire.

Je ne m'oppose pas à l'insertion des mots voulus qui indiqueraient que ce département est celui qui sera chargé de cette question, encore que cela soit énoncé ailleurs. Je me demande si la rédaction de cet article est bien la meilleure qu'on puisse lui donner, mais j'étudierai la question. Si nous pouvons continuer à terminer les autres articles, le bill demeurera en comité et nous pourrons délibérer sur la meilleure forme à lui donner. Je suggère que l'amendement soit réservé.

M. le PRESIDENT: L'amendement est réservé.

Sur le paragraphe "a" de l'article 4— coopération avec les autorités provinciales, territoriales et autres autorités sanitaires, en vue de la coordination des efforts projetés ou tentés pour conserver et améliorer l'hygiène publique.

M. McKENZIE: Le ministre ne pourrait sans doute que difficilement nous donner un aperçu de ce qu'il faut entendre par "coopération avec les autorités provinciales". Qu'est-ce que cela comprendrait?

L'hon. M. ROWELL: L'article 6 dispose:

Doit être établi un conseil de salubrité fédéral se composant du sous-ministre de la

Santé publique qui est le président, du chef exécutif du service de salubrité provincial ou conseil d'hygiène de chaque province et telles autres personnes....

Et ainsi de suite. Le but est que les autorités sanitaires de toutes les provinces doivent se réunir périodiquement pour conférer avec les principaux fonctionnaires du département, à Ottawa, sur des questions de commun intérêt, du genre de celles mentionnées cet après-midi. Citons, entre autres, la campagne entreprise contre la tuberculose et les maladies vénériennes. Pour toutes ces maladies infectieuses et violentes, il est fort important qu'il y ait autant de coopération que possible entre les provinces, afin que le bien opéré dans une province ne soit pas de pure perte, par suite de l'inaction d'une autre province. Cette disposition tend à généraliser la coopération dans tout le pays. Voilà qui répond à la proposition faite par l'honorable député touchant le conflit de juridiction. Il s'agit d'assurer une communauté d'efforts au pays dans le combat livré à ces maladies et pour promouvoir l'hygiène publique.

M. McKENZIE: Disons qu'une épidémie de petite vérole éclate à Toronto, aujourd'hui, ne serait-ce pas une question du ressort des autorités provinciales?

L'hon. M. ROWELL: Effectivement.

M. McKENZIE: Supposons que la même chose arrive après la mise en vigueur et l'application du projet de loi en discussion, est-ce que la situation serait modifiée ou bien les autorités créées par cette loi interviendraient-elles?

L'hon. M. ROWELL: Non, sans doute, cela ne ferait rien.

M. SHEARD: Cet article est une des meilleures dispositions du projet de loi et j'y souscris volontiers, parce qu'il consacre le principe de la coopération. Si ce ministère de la santé publique doit rendre service au pays en général, ce ne sera qu'en coopérant avec les autorités provinciales. On ne saurait trop mettre en relief ni trop préconiser l'adoption de ces méthodes. Certains fonctionnaires provinciaux et municipaux seraient convoqués par les autorités sanitaires provinciales dans le but de se consulter sur les diverses méthodes mises en œuvre dans les diverses provinces, afin d'assurer la communauté et l'unité d'action dans tout le pays et en vue de discuter les méthodes les plus modernes appliquées avec succès dans les provinces. On pourrait ainsi assurer l'unité d'action et le progrès voulus pour donner son plein effet à cette loi d'hygiène. Je prête tout mon appui à cette disposition et, à mon avis, on ne devrait pas s'y opposer.

M. WIGMORE: Monsieur le président, ce qui m'a le plus impressionné, c'est l'article se rattachant à la coopération des autorités fédérales, provinciales et municipales. Par le passé, je le sais, on ne s'est guère préoccupé de l'alimentation en eau potable des différentes villes du Dominion. D'aucuns disent que cette question est du ressort du conseil local d'hygiène. Or, on sait que depuis quelques années, des épidémies de fièvre typhoïde ont sévi à Ottawa et en différentes villes du pays. Les conseils provinciaux et municipaux d'hygiène ont compris la nécessité de se préoccuper des plateaux d'épanchement en rapport avec l'alimentation en eau potable des villes. Le ministre pourrait-il nous dire si ce ministère de la santé publique a l'intention d'exercer la surveillance sur l'alimentation en eau potable des villes. Voici ce que je suggère: quand ces laboratoires auront été établis à Ottawa, sous la juridiction de ce ministère, on devrait obliger les différentes villes du Dominion à soumettre tous les mois ou les trois mois, des échantillons de l'eau potable qu'elles utilisent, afin que ces autorités sanitaires en fassent l'analyse et dressent un rapport, tout cela en vue des précautions à prendre pour veiller à ce que l'eau de boisson soit pure et propre à la consommation humaine.

Les épidémies qui ont ravagé certaines régions du Canada nous ont certainement enseigné une leçon. A Ottawa, au lieu d'utiliser l'eau provenant des lacs et des rivières, nous nous servons d'eau qui a été puisé à différentes sources des environs de la ville. Si le département fédéral de la Santé ou ce bureau prenait les précautions nécessaires, cela n'arriverait pas parce que l'eau serait traitée convenablement et nous serions absolument sûrs de celle que nous buvons. En plus, il est nécessaire d'inspecter le système des égouts des cités et des villes et de prendre des précautions à leur sujet. Je me rends compte que cela donnerait beaucoup de travail au département, mais je ne vois aucune raison au monde pour qu'avec la collaboration des gouvernements provinciaux et des autorités municipales nous ne puissions pas diminuer énormément le taux des décès au Canada. Dans les différentes villes où ces épidémies ont fait des ravages, un grand nombre de morts ont été causées par le relachement des différents départements de santé des municipalités et des provinces.

Dans la province du Nouveau-Brunswick, nous avons organisé un département de santé en plaçant à sa tête un homme très capable et je crois qu'avec la coopération du département fédéral il se produira une grande amélioration dans toute la province. Le Gouvernement a-t-il l'intention d'examiner la question de l'approvisionnement de l'eau et de la pollution des égouts avec les différentes autorités provinciales et municipales?

M. KEEFER: L'honorable député de Saint-Jean (M. Wigmore) a soulevé une question qui a été l'objet d'études par les gouvernements du pays et les Etats-Unis. En 1912, on a ouvert à Washington une enquête sur la pollution des Grands lacs, sources d'approvisionnement d'eau pour un grand nombre de villes et de municipalités. L'enquête a roulé sur la rivière Saint-Clair, le lac Saint-Clair, l'extrémité inférieure du lac Erié, la rivière Détroit, la rivière Niagara, une partie du lac Ontario et le fleuve Saint-Laurent et on a reconnu que ces eaux avaient été polluées par les villes et les municipalités établies sur leurs bords. A la suite de cette enquête, les gouvernements du Canada et des Etats-Unis ont accordé un crédit de 50,000 piastres pour faire une enquête scientifique sur toute la question et la commission internationale mixte a dirigé cette enquête pendant deux ans. Ce que je dis maintenant est peut-être en dehors du sujet, mais cela se rapporte à une explication de l'article dont il s'agit. On remarquera dans le paragraphe 4 du traité entre l'Angleterre et les Etats-Unis ce qui suit:

> Il est de plus entendu que les eaux définies ci-dessus comme eaux limitrophes et eaux traversant la frontière, ne seront pas polluées de l'un ou de l'autre côté de façon à porter préjudice à la santé ou à la propriété de l'autre côté.

Nous avons par conséquent engagé notre parole avec les Etats-Unis, et ceux-ci avec nous, que cette pollution cessera. Les deux gouvernements ont, par l'entremise de la commission internationale, cherché à savoir ce que l'on devrait faire et les deux gouvernements ont référé à la commission deux questions assez intéressantes et que le rapport indique en ces termes:

> A quel degré, par quelles causes et dans quelles localités les eaux limitrophes ont-elles été polluées?
> Quelle est la meilleure méthode d'y porter remède?

On a découvert, par exemple, que le trafic par eau sur les Grands lacs, comportait environ deux mille six cents navires qui passaient chaque année par la rivière Détroit et qu'il passait annuellement par le canal du Sault, trois fois plus de tonnage que par le canal de Suez. On estime que quinze millions de personnes voyagent chaque année sur les Grands lacs, sans compter la pollution provenant des villes et des municipalités en bordure des Lacs. Ces faits ont paru si étonnants que la commission a cherché le meilleur moyen d'y remédier et elle a fait un premier rapport qui sera bientôt suivi d'un second. Pour ce motif on a jugé nécessaire d'autoriser le Gouvernement fédéral d'exécuter toutes les recommandations indiquées par la commission Internationale mixte pour empêcher de transformer les Grands lacs en fosses d'aisance.

M. SHEARD: L'honorable député discute les conditions prévues par l'alinéa (f) qui traite des règlements de la commission internationale mixte.

M. KEEFER: Oui, j'ai demandé la permission de le faire. J'admets que ce n'est pas dans l'ordre, mais comme suite aux observations de l'auteur précédent, il ne sera peut être pas nécessaire d'expliquer encore une fois ce paragraphe. La coopération dont il est question dans l'alinéa (a), que nous discutons maintenant, sera par conséquent très essentielle pour l'exécution de ces recommandations. Supposons, par exemple, que la commission internationale mixte oblige les villes et les municipalités de traiter leurs eaux d'égoût, cela imposera une très forte dépense à des cités comme Buffalo et Toronto.

Il est donc fort désirable d'obtenir le concours et la coordination des vues des différentes autorités à ce sujet; il s'agit cependant d'une question relevant du domaine fédéral purement et simplement. C'est pour cette raison que j'en parle. Si quelqu'un s'oppose à ce que nous discutions la question de la vie et du bien-être de l'enfance, j'aimerais à être entendu à ce sujet, mais je fais peut-être mieux de ne pas aborder cette question maintenant, car je risquerais de violer nos règlements.

M. WIGMORE: Je suis absolument dans les limites du sujet en discussion relativement à la question de coopération. La commission internationale mixte mérite, selon moi, des félicitations pour l'excellente tâche qu'elle a accomplie et les conclusions qu'elle a adoptées. J'aimerais à voir le nouveau département mettre en vigueur une loi afin de protéger les sources d'approvisionnement d'eau de nos villes situées à

une certaine distance. Nous savons tous que des fermes et d'autres sources de pollution sont échelonnées sur le parcours des aqueducs, de sorte que le département devrait faire adopter une loi pour protéger l'eau que boivent les citadins.

M. MANION: Dans la province d'Ontario, les villes peuvent envoyer des échantillons de l'eau de leurs aqueducs au conseil provincial d'hygiène à Toronto où ils sont examinés.

M. WIGMORE: Mais tout cela est facultatif.

M. MANION: Certainement; mais je m'imagine que si on adoptait une loi à cet effet, on pourrait croire en certains quartiers que nous empiétons sur les attributions des provinces.

L'hon. M. ROWELL: Il faut laisser aux autorités de l'hygiène de chaque province le soin de régler les questions sanitaires relevant de leur juridiction. Sous le régime du nouveau ministère de l'hygiène publique au Nouveau-Brunswick, je serais porté à croire que les questions de cette nature devraient être réglées dans le cours ordinaire des affaires par les autorités provinciales.

(Le paragraphe est adopté.)

Sur l'alinéa "b" (la conservation de la vie et du bien-être des enfants).

M. SHEARD: Je propose, monsieur le président, que cet alinéa soit rayé; je ne voudrais pas toutefois que l'on en conclue que je suis opposé à l'œuvre du bien-être de l'enfance. De tous les services relatifs à la santé publique, c'est peut-être le plus important. La raison qui me porte à croire que cette disposition n'a lieu d'être insérée dans le présent bill, c'est que sous le régime de notre constitution, je ne puis voir en quoi elle pourrait être utile à quelque chose puisque tout l'organisme strictement affecté à l'œuvre du bien-être de l'enfance est entre les mains des autorités provinciales en vertu des clauses de l'acte de l'Amérique Britannique du Nord.

Je ferai précéder mes remarques de la lecture d'une partie d'un rapport qu'a présenté le médecin en chef de la commission d'administration locale de l'Angleterre et du pays de Galles pour l'exercice 1917-1918, afin de nous rendre bien compte en quoi consiste réellement l'œuvre du bien-être de l'enfance:

Pour arriver à ce résultat il faut améliorer le bien-être des mères. Or, que fait-on en Angleterre pour arriver à cette fin. En premier lieu, l'Etat fournit à la mère et à toute personne assurée 60 shellings pour lui permettre d'obtenir les soins médicaux nécessaires; elle a aussi la priorité pour obtenir l'approvisionnement de lait qu'il lui faut.

En outre, le gouvernement lui fournit de l'argent pour qu'elle ait une infirmière et l'aide nécessaire à domicile. Vu que les maternités n'existent pas en assez grand nombre, l'Etat encourage d'une manière pratique la création de ces institutions dans les différentes municipalités en les aidant financièrement. A Londres où les maternités sont nombreuses, le taux de la mortalité est proportionnellemnet très bas.

Cependant, tout ce que nous venons de dire relativement à la nécessité absolue d'aider les femmes en couches s'applique également à la période qui précède la naissance de l'enfant. Peu à peu, nous établissons des endroits pour arriver à ces fins. Les statistiques de l'œuvre dans les villes comme Edinbourg établissent que bien qu'il ne soit pas toujours facile de réchapper les enfants des mères malades, il est très rare que la mère succombe, si elle a été mise en observation et traitée auparavant. Partout où il n'y a pas de maternité, l'association du bien-être de l'enfance des grandes villes étend sans cesse ses ramifications, jusqu'au point d'avoir plusieurs lits où les mères malades et les enfants habitant des maisons malsaines sont transportés en cas d'urgence.

Le bien-être de l'enfance embrasse donc l'établissement, le fonctionnement et l'administration d'institutions de charité.

Sous le régime de l'acte de l'Amérique britannique du Nord, les pouvoirs spécifiques et exclusifs des législatures provinciales à se sujet sont énumérés. L'article 92, paragraphe 6, décrète que les provinces auront juridiction exclusive relativement à la création, à l'entretien et à l'administration des prisons et des maisons de réforme et (article 7) relativement à la création, à l'entretien et à l'administration des hôpitaux, des asiles et des institutions charitables, sauf les hôpitaux de la marine.

Le Parlement fédéral n'a donc pas le droit de s'occuper de ces questions qui relèvent exclusivement de la juridiction des autorités provinciales.

De plus, si nous légifèrons sur ces sujets, les provinces se feront tirer l'oreille pour agir. C'est un problème gros de conséquences et qui prend de plus en plus de l'importance; l'œuvre est toutefois encore dans son enfance au pays. Nombre de municipalités et certaines provinces seraient trop heureuses de saisir ce prétexte pour ne rien faire en disant que le Gouvernement fédéral a pris l'affaire en mains. J'irai jusqu'à dire que dans les circonstances, le pouvoir fédéral ne serait pas en mesure de suffire à la tâche.

C'est pourtant ce que font déjà les provinces et les municipalités, et quelques-unes s'en acquittent à merveille. J'espère qu'elles

s'en acquitteront de mieux en mieux et que cette belle œuvre s'étendra et progressera systématiquement et scientifiquement. Quoique je ne puisse parler en termes trop élogieux de l'objet auquel on vise en introduisant dans cette loi le bien-être de l'enfance, il me semble que de l'y inclure ici serait faire une chose qui contreviendrait absolument aux dispositions de l'Acte de l'Amérique britannique du Nord, et c'est pourquoi j'estime que ce serait une faute.

M. COWAN: Mon sentiment à cet égard diffère du tout au tout de celui que vient d'exprimer le représentant de Toronto-Sud (M. Sheard). Quand un grand homme se trompe, a-t-on dit, c'est toujours profondément, et l'honorable député se trompe à tel point qu'il doit être un bien grand homme. Par le fait, il n'a rien omis de ce qui pouvait tendre à établir qu'il nous est absolument nécessaire d'agir dans ce sens. Il déclare que, dans quelques provinces, cette œuvre a déjà eu d'heureuses conséquences; d'où il suivrait que, dans quelques autres on ne fait rien ou pas si bien. Tout l'objet de ce bill en tant qu'il s'agit du bien-être de l'enfance, c'est de faire comprendre aux parents qu'ils doivent, par l'entremise de la législature locale ou autrement, donner à l'enfant les soins absolument nécessaires à son bien-être. L'ignorance des gens au sujet de leur santé est tout simplement effroyable; quelques-uns n'y donnent même pas la plus légère attention. Beaucoup de personnes qui ont à l'étable, chez elles, des vaches ou des pourceaux, étudient soigneusement les procédés de conservation de la santé de ces bêtes, mais donnent peu de soin à leur propre santé ou à celle de leurs enfants. Les enfants sont tenus en un bien meilleur état physique par des parents instruits que par des parents ignorants. Je suis surpris du peu d'intérêt que l'on prend dans certaines régions à l'hygiène publique et au bien-être de l'enfant et de la société en général. Dans la région où j'habite, cette matière est devenue depuis quelques années une des plus importantes dont nous nous occupions. Dans notre ville, par exemple, une semaine est consacrée tous les ans, depuis plusieurs années, au bien-être des enfants en bas-âge. La première fois que j'ai assisté à une de ces expositions, c'était au cinquième étage d'un magasin à rayons, évacué pour la circonstance, à la suite d'un ralentissement des affaires au début de l'année. Il y avait là des centaines de mamans auxquelles des médecins donnaient des conférences gratuites, pendant que, dans une autre partie du magasin, l'on avait soin des enfants. Ces conférences enseignaient aux mères ce qu'il faut à l'enfant pour rendre sa santé meilleure; elles leur disaient comment les élever, comment les nourrir, comment les vêtir, comment leur préparer des conditions ambiantes convenables. Ces conditions ambiantes importent non moins à l'enfant que l'eau claire et une saine alimentation, ou encore qu'un logement salubre et une bonne hygiène. S'il est une chose au Canada qui me fasse éprouver de la honte, c'est le manque de ventilation convenable dans nos maisons. Je dirai de cet édifice même qu'il est peu fait pour que l'on y travaille. Mais là, nous avions ces mères réunies en vue de recevoir cette instruction, cet enseignement. L'année d'après, je les ai vues à l'hôtel de ville, mis à leur disposition pour toute une semaine. Il en est de même dans toute la Saskatchewan. Est-ce le gouvernement de la province qui agit de la sorte? On me dit qu'il y prête son concours au moyen d'une subvention pécuniaire; le reste est dû à l'initiative privée. Combien de fois ne me suis-je pas adressé au gouvernement de notre province dans un temps où l'opinion publique n'était pas encore formée comme elle l'est actuellement, et combien de fois n'ai-je pas sollicité de lui qu'il s'intéressât à cette œuvre! J'ai pu constater chaque fois qu'il est extrêmement difficile d'obtenir l'argent qu'il faut pour une telle entreprise. Finalement, lorsque le public commença de comprendre la nécessité et l'opportunité de cette œuvre, le Gouvernement ne tarda pas à y participer.

L'honorable député dit que certaines provinces n'ont pas une bien bonne organisation. Si le ministère que l'on projette d'établir veut bien faire la publicité voulue, il créera dans le pays un sentiment tel que tous les gouvernements provinciaux au municipaux seront contraints à donner l'aide requise en vue d'une bonne exécution de ce travail. Instruire le public de cette manière, ce n'est pas empiéter sur les attributions des provinces. J'admets que l'instruction de l'enfant à l'école est une matière qui relève des provinces, mais l'instruction s'arrête-t-elle à l'école élémentaire, à l'école supérieure, ou même à l'université? Non, l'instruction se continue longtemps après qu'un jeune homme ou une jeune fille a quitté l'école. L'instruction qu'il leur faut est précisément celle dont je parle; elle est celle qu'il leur importe de recevoir et que nous devrions leur donner. Si nous devons restreindre l'enseignement aux écoles, il s'ensuit que nous devrons nier à nos journaux, par exemple, le droit de circuler hors des

frontières de leur province. Cette prétention serait tellement absurde qu'il est à peine nécessaire d'insister. Le Gouvernement fédéral a donc ici un champ d'actions distinct de celui des provinces, et il est, à mon avis, absolument nécessaire que ce travail soit fait. Il a eu dans ma région des résultats surprenants.

Je n'ai pas les chiffres par devers moi, mais je sais que grâce à la campagne d'éducation que l'on a faite, la mortalité infantile a beaucoup diminué depuis quelques années. C'est ce que l'on constate aussi dans les autres parties du monde, et notamment à la Nouvelle-Zélande. Qu'il me soit permis de citer le texte que voici:

Pour les sept années écoulées de 1900 à 1907, la proportion de la mortalié infantile à Dunedin et dans ses banlieues, a été une année de 8 p. 100. Pour les cinq dernières années, elle a été de 6.5 p. 100. Pour les trois dernières années, elle a été de 6 p. 100; pour les deux dernières années, de 5 p. 100, et l'année dernière (1911), de 4 p. 100.

La cause de ce résultat? L'éducation, dit le docteur Truby King. Voici ses paroles:

Répandre partout les connaissances, faire comprendre les besoins de l'enfant et les devoirs de la mère, c'est sauver à la communauté une vie par jour et augmenter d'autant la force et la vitalité de la génération qui pousse.

S'il en est ainsi, appliquons-nous, sans retard, à répandre, en Canada, l'instruction qu'il faut pour obtenir ce résultat. Dans la région que je représente, ce résultat s'accuse déjà. Les provinces qui sont en retard devraient demander au Gouvernement fédéral de les diriger et de leur aider, et c'est ce que ce bill a pour objet. Loin de moi l'idée d'empiéter sur les attributions ou les devoirs des provinces. Mais est-il possible de concilier la coopération avec l'empiètement sur les droits provinciaux? Ce bill parle de coopération par rapport à tout cela, mais il me semble qu'en cherchant à prouver, d'après la Constitution, que ce bill empiète sur les droits provinciaux, l'honorable député de Toronto-Sud (M. Sheard) combat le bill qu'il a appuyé sur ses points essentiels. Je me demande pourquoi la coopération ne serait pas possible quand il s'agit du bien-être de l'enfant, quand elle l'est par rapport au bien-être de l'adulte. Certes, les provinces du Canada peuvent s'entendre en ce qui concerne le bien-être de l'enfant comme en ce qui concerne tout autre chose. Cet article est un des plus importants, à cause du bien immense qui va en résulter, et voilà pourquoi je tiens qu'on le laisse tel qu'il est.

[M. Cowan.]

M. ANDERSON: Je bornerai mes observations à l'article lui-même et je laisserai aux avocats faisant partie du comité le soin de le discuter au point de vue légal. Il me semble, toutefois, que l'avocat du Gouvernement n'aurait pas mis cet article dans le bill, si le Gouvernement n'avait pas juridiction. J'approuve ce qui y est dit, mais je trouve qu'il ne va pas assez loin, et je propose qu'on le modifie en y ajoutant les mots "et le bien-être des mères indigentes." Si l'on veut prendre soin de l'enfant, il est essentiel qu'on prenne soin de la mère, surtout pendant que l'enfant est encore jeune, car il est reconnu que la mortalité infantile est beaucoup plus considérable par rapport aux enfants encore tout jeunes, et qu'elle est en proportion directe de la pauvreté des parents. Par conséquent, il faut pourvoir aux besoins de la mère, il faut lui aider financièrement à élever ses enfants, des sujets robustes. Voilà pourquoi ma proposition d'amendement me semble à propos et de nature à améliorer l'article à l'étude.

M. le PRESIDENT: Je ferai remarquer à mon honorable ami que l'honorable député de Toronto-Sud a déjà présenté une proposition d'amendement pour biffer entièrement le paragraphe "b" de l'article 4, et que cette proposition est actuellement en délibération. Il faut en disposer avant que mon honorable ami puisse présenter la sienne. Aussitôt que nous aurons disposé de celle-là, je serai heureux de soumettre celle-ci.

M. McKENZIE: J'admets, avec l'honorable député de Toronto-Sud, que le paragraphe, tel qu'il est rédigé, est inconstitutionnel; mais il y a un moyen de le corriger. En remplaçant les mots:

La conservation de la vie et du bien-être de l'enfant.

par les mots:

La protection de la vie et du bien-être de l'enfant au moyen d'aide financière accordée aux hôpitaux de maternité et aux autres institutions établies à cette fin.

on l'aura rendu conforme aux exigences de la Constitution parce qu'on en aurait fait une mesure d'après laquelle il sera permis de fournir de l'aide financière aux institutions établies à cette fin.

M. SHEARD: Je serai satisfait de cette modification si l'honorable ministre pense qu'elle répond à l'intention qu'on avait en rédigeant l'article. Je n'entends pas porter atteinte à la Constitution, je tiens seulement à assurer le bien-être de l'enfant.

L'hon. M. CALDER: L'honorable député de Toronto-Sud serait-il satisfait si, au lieu d'énoncer dans un paragraphe distinct le sujet dont parle le paragraphe "b," on l'ajoutait tout simplement au paragraphe "a"?

L'alinéa "a" serait ainsi conçu:

Coopération avec les autorités sanitaires provinciales, territoriales et autres, dans un but de coordination des efforts projetés ou faits pour conserver et rendre meilleure la santé et la conservation de la vie et du bien-être des enfants.

Nous aurions ainsi un texte de loi comportant que le nouveau ministère travaillera à obtenir la coopération des différentes provinces pour conserver et rendre meilleure la santé publique et assurer la conservation de la vie et du bien-être des enfants. La seule objection, d'après ce que je comprends, provient de ce que le comité redoute de voir le Gouvernement fédéral entreprendre un travail purement provincial et, sur ce point, je suis d'accord avec le comité. Mais ce n'est pas l'intention du bill que le bureau fédéral entreprenne de faire appliquer les lois et règlements concernant la santé publique et le bien-être de l'enfance. Ce bureau central sera en mesure de puiser les renseignements aux sources officielles et de les répandre dans le public pour faire l'éducation de notre population, ainsi que l'a expliqué l'honorable député de Régina (M. Cowan) et coopérer avec les différentes législatures provinciales pour arriver à ces résultats.

Je suis assez enclin à partager la manière de voir de l'honorable député de Toronto-Sud, et si le texte de l'article n'est pas modifié, il est à craindre que les autorités provinciales ne soupçonnent le Gouvernement fédéral de vouloir entreprendre un travail qui est en grande partie, sinon entièrement, du ressort provincial—du moins en ce qui regarde l'administration. Si l'alinéa "b" est réuni à l'alinéa "a", l'objection soulevée par mon honorable ami disparaît.

M. SHEARD: Je suis tout disposé à accepter cette proposition, si le ministre n'y voit pas d'objection, et je demande la permission de retirer mon amendement.

(L'amendement est retiré).

M. SHEARD: Je propose de modifier les alinéas "a" et "b" en les réunissant en un seul, de manière à ce que l'alinéa "a" soit ainsi conçu:

Coopération avec les autorités sanitaires provinciales, territoriales et autres, dans un but de coordination des efforts projetés ou faits pour conserver et rendre meilleure la santé publique, et la conservation de la vie et du bien-être des enfants.

M. CANNON: L'honorable ministre de l'Immigration (M. Calder) a prétendu que le texte actuel de l'alinéa peut constituer un empiétement sur les droits provinciaux. Je ferai observer que ce danger est écarté par le premier paragraphe de l'article. Il y est dit en toute lettre que les pouvoirs de ce ministère ne s'étendent qu'aux questions sur lesquelles le Parlement du Canada exerce juridiction. Nos pouvoirs sont définis par l'Acte de l'Amérique britannique du Nord. L'alinéa (b) doit être interprété à la lumière du premier paragraphe de l'article 4 qui dit que nous ne devons pas sortir des bornes de notre juridiction.

L'hon. M. CALDER: Il y a ceci à considérer: Je suppose que le Parlement, s'il le désirait, pourrait établir et diriger un hôpital dans une localité quelconque. Je crois que cela ne serait pas inconstitutionnel. Nous avons déjà des hôpitaux militaires et des hôpitaux de marine, et je suppose que nous pourrions avoir des hôpitaux de toute sorte, si nous le jugions à propos. Je voudrais que le bill fût redigé de manière à ce que les provinces ne pussent pas avoir de doute sur les intentions du législateur. Je suis fortement d'avis que le travail à faire est exclusivement du ressort provincial, et je voudrais que ce fait fût clairement indiqué dans le bill, afin que les provinces n'eussent pas d'excuses pour nous demander d'entreprendre une tâche qui est exclusivement de leur ressort. C'est pour qu'il n'y ait pas de malentendu sur ce point que l'amendement a été proposé.

M. TRAHAN: Je soumets humblement que la conservation de la vie et du bien-être des enfants est comprise dans "les questions ayant trait à la protection ou à la conservation de la santé publique", et par conséquent, l'alinéa "b" devrait être rayé, puisqu'il n'est qu'une répitition du premier paragraphe. C'est à l'expression "bien-être des enfants" que je m'oppose. Je n'approuve pas non plus les mots "bien-être social". Comme il n'est pas possible de travailler au bien-être d'un enfant sans lui procurer l'instruction, il peut se trouver des avocats retors pour prétendre que cette loi permet au Gouvernement fédéral d'intervenir dans l'éducation de l'enfant. Pour cette raison, j'étais disposé à appuyer l'amendement proposé par l'honorable député de Toronto-Sud en termes si appropriés. L'expression "bien-être de l'enfance" est vague et son interprétation peut ouvrir la porte

aux abus. Si le comité veut être logique, après avoir accepté l'amendement concernant les mots "bien-être social", il devra aussi faire disparaître les mots "bien-être de l'enfance".

Le Gouvernement, je crois, ferait bien de rayer l'alinéa "b".

L'hon. M. ROWELL: Mon honorable ami se trompe grandement en pensant que l'emploi de ces mots autoriserait toute intervention en matière d'éducation. L'honorable député de Dorchester (M. Cannon) a clairement démontré que tous ces alinéas dépendent du premier paragraphe de l'article 4 qui dit que les pouvoirs du ministre s'étendront aux affaires qui tombent sous la juridiction du Parlement du Canada. Mais le Parlement du Canada n'a aucune juridiction, excepté dans les circonstances particulières dont parle l'acte de l'Amérique britannique du Nord, et qui ne s'appliqueraient pas ici.

M. TRAHAN: Je pense que les mots "qui tombent sous la juridiction du Parlement du Canada", se rapportent au "peuple du Canada" et non au mot "affaires."

M. BELAND: Je pense que la proposition faite par le ministre de l'Immigration et de la Colonisation est bonne et devrait être acceptée par le comité. D'abord, j'aurais été enclin à croire moi-même que l'alinéa "b", se rapportant à la protection de la vie et du bien-être de l'enfant, s'il avait été adopté tel qu'il était rédigé en premier lieu, aurait pu affecter quelque peu l'interprétation que mon honorable ami donnait avec raison de l'Acte de l'Amérique britannique du Nord. Mais en ajoutant l'alinéa "b" à l'alinéa "a" le sens et le but se trouvent un peu modifiés. Il ne faut pas oublier, comme l'a fait observer l'honorable député de Dorchester, que les seules affaires qui seront traitées en vertu de cette loi sont celles qui tombent sous la juridiction du Parlement du Canada; ce qui est stipulé au premier paragraphe de l'article 4. Le Parlement du Canada n'ayant aucune juridiction en matière d'éducation, voilà qui peut être mis de côté. Alors quel est l'objet du bill? Il s'agit d'une simple coopération avec les provinces. Reportons-nous pour un moment à l'article 3 du bill. Cet article donne au Gouverneur en conseil le pouvoir de faire les nominations nécessaires pour l'administration voulue du département. Supposons pour un moment que le Gouvernement ne s'occupe nullement de favoritisme —ce qui est possible même pour ce Gouvernement—et nomme une personne fort compétente, homme ou femme.

L'article 6 stipule qu'un conseil d'hygiène du Dominion, composé du sous-ministre de l'hygiène et du conseil exécutif de tous les bureaux des provinces se réuniront—à Ottawa, je suppose—sous la présidence du sous-ministre de l'hygiène, avec trois membres nommés par le Gouverneur en conseil. Supposons de plus que ce conseil fédéral bénéficie des vastes connaissances de la personne nommée en vertu de l'article 3 dont je viens de parler, quel en serait l'avantage? Les bureaux provinciaux ne sont pas en mesure—certainement pas dans Québec—de fournir l'avis d'une autorité réellement compétente en cette affaire. Je ne dis pas qu'on ne peut trouver ces autorités; mais, étant moi-même membre du bureau provincial, je sais que nous n'avons pas de ces sortes de conseillers sur la vie et le bien-être de l'enfant.

Le conseil fédéral se réunira à Ottawa et tous chefs des bureaux d'hygiène des provinces bénéficieront beaucoup des avis et des propositions précieuses qu'ils recevront des personnes dont j'ai parlé et qu'ils mettront en pratique de retour chez eux. Dans les circonstances, nous devrions adopter, je pense, la proposition du ministre de l'Immigration, appuyé par notre éminent ami de Toronto-Sud. Quant à la légalité de cette proposition, nous pouvons nous en rapporter à un aussi brillant avocat qu'est mon honorable ami de Dorchester.

M. CALDER: Ce qu'a dit l'honorable député indique le but principal du bill. Je rapporterai un exemple frappant qui s'est passé en ville il y a quelques semaines. Comme l'a dit le président du conseil privé, nous avons eu une conférence sur la question des maladies vénériennes. Les officiers en chef de l'hygiène de presque toutes les provinces étaient présents. Deux ministres, l'un de l'Ontario et l'autre du Nouveau-Brunswick, étaient aussi présents. La conférence a duré une grande partie du jour et au moins trois médecins experts en la matière y assistaient. J'ai été présent presque toute la journée, et je suis sûr qu'il n'est pas un médecin des autres provinces qui n'ait retiré un avantage appréciable de la discussion, dont l'un des principaux objets était les mesures à prendre pour adopter, dans les diverses provinces, une loi nécessaire pour la solution du problème, et en plus l'administration—non fédérale—mais provinciale qu'il faudrait.

Ce qui est vrais pour l'hygiène publique l'est également pour le bien-être de l'enfant. J'ai assisté à plusieurs conférences qui ont eu lieu, ici, dans le cours de l'an dernier, alors que ce problème a été discuté.

Ceux qui travaillent à l'amélioration du sort de la société dans tout le Canada croient qu'il nous faut d'abord un groupe central pouvant obtenir de tous côtés les renseignements les plus sûrs touchant le bien-être de l'enfant. Ces renseignements, passant par le canal de ce groupe, prendront subséquemment la forme de loi qui sera mise en vigueur.

M. TRAHAN: Je tiens à fournir au comité la raison de l'interprétation que je donne à ce projet de loi. J'ai sous les yeux les deux versions anglaise et française du bill que j'interprète, en me basant sur la version française, dans le texte français:

4. Les devoirs et pouvoirs du ministre dans l'administration du ministère de la santé publique, s'étendent à, et comprennent tous les sujets et questions ayant trait à la protection ou à la conservation de la santé et du bien-être social de la population du Canada, sur laquelle..

En parlant de la population du Canada:

..le Parlement du Canada exerce juridiction, et sans restreindre la généralité de ce qui précède en particulier les questions et sujets suivants:

Lorsque nous discutons un bill qui est imprimé dans les deux langues, nous nous en rapportons aux deux textes pour nous assurer du but réel du projet de loi.

L'hon. M. ROWELL: Il s'agit simplement d'une erreur dans la traduction.

M. LE PRESIDENT: La version française serait-elle exacte, si l'on remplaçait "laquelle" par "lesquels"?

L'hon. M. ROWELL: Oui. Je crois qu'on améliorerait la rédaction de l'alinéa "b", qui est maintenant l'alinéa "a", en insérant, après le mot "et" et avant les mots "bien-être des enfants", les mots "l'avancement du", de sorte que cette ligne devient, à la lecture:

(a) La conservation de la vie de l'enfant et l'avancement du bien-être de l'enfant.

(L'amendement est adopté.)

M. SINCLAIR (Guysborough): Je veux appeler l'attention du comité sur la question des hôpitaux de marine. Je crois que celui qui a rédigé ce bill n'a pas lu la loi qui est actuellement en vigueur, et qui se rapporte à cette question. Nous avons une loi très détaillée sur le soin des marins malades. Un article de la loi de la marine marchande du Canada, chapitre 113 des statuts revisés du Canada, contient 28 dispositions distinctes qui, toutes, ont trait à cette question. On nous demande maintenant d'adopter un article qui place les hôpitaux de marine et les marins malades sous la haute direction du ministre de la Marine. Nous aurons donc deux lois relatives aux marins malades qui se contrediront l'une l'autre. Ces articles stipulent la façon dont on doit avoir soin des marins malades. Le navire, à son entrée dans le port, s'il a quelque membre de son équipage malade, acquitte un certain montant pour les soins à donner à ce membre de son équipage frappé par la maladie, et l'on trouve, à chaque port canadien, un hôpital où l'on prend soin des marins malades. Le capitaine d'un navire paie, à l'entrée de ce dernier dans un port canadien, ce qu'on appelle les frais pour les marins malades. Cet argent est confié aux mains du receveur général; il sert à acquitter le coût de l'administration de ces hôpitaux et des soins donnés aux marins qui sont malades. Cela relève du département de la Marine, et l'annexe ajoutée à ce projet de loi ne fait aucune mention du département de la Marine. La loi n'est pas révoquée, et nous aurons deux lois sur la même question et deux ministres pour les faire observer, si nous adoptons cet article.

L'hon. M. ROWELL: On constatera, je crois, quand le comité passera à l'ennexe, qu'on a prévu ce point. Je vais relire la loi. Je crois que le rédacteur parlementaire avait toutes ces lois sous les yeux, lorsqu'il a rédigé ce bill. On devrait se garder d'avoir deux ministres chargés de la même responsabilité.

M. SINCLAIR (Guysborough): Si le ministre veut relire l'article 406 du chapitre 113 des statuts revisés du Canada, il y trouvera ce qui suit:

Avec l'approbation du Gouverneur en conseil, le ministre a la direction de tous les hôpitaux de la marine et maisons de pestiférés à l'usage des marins malades, et peut renouveler les baux des terrains sur lesquels ces hôpitaux ou maisons de pestiférés sont érigés, et faire tous les contrats nécessaires à l'effet de réparer et entretenir, et pour le traitement, les soins et le soutien des malades qui les habitent; il peut aussi faire les règlemenents qu'il juge à-propos pour leur administration, pour pourvoir à ce que les marins atteints de maladies contagieuses soient visités et pour les faire transférer aux maisons de pestiférés ou autres établissements.

Il est évident que le but de la loi est de placer l'administration de ces hôpitaux et le soin des marins malades sous la haute main du ministre de la Marine.

L'hon. M. ROWELL: C'est bien cela. En attendant, l'alinéa "c" pourrait rester en suspens, et nous l'étudierions plus tard. Sur l'alinéa "d" (la surveillance, en ce

qui concerne la santé publique, des chemins de fer, des bateaux, des navires et de tous les modes de transport).

M. PAPINEAU: Que signifient les mots "tous les modes de transport")?

L'hon. M. ROWELL: Chemins de fer, bateaux, navires. Quand le service aérien sera établi, il pourra y avoir un autre mode de transport. Celui qui a rédigé le bill désirait évidemment comprendre tous les modes de transport.

M. SINCLAIR: Je conseillerais qu'on insérât le mot "interprovinciaux", dans cet alinéa, relativement aux bateaux. Le paragraphe pourrait être ainsi libellé:

La surveillance, en ce qui concerne la santé publique, des chemins de fer, bateaux, navires et de tous les modes de transport interprovincial.

Autrement nous pourrions croire que la loi étend sa juridiction sur un bateau qui voyage de Montréal à Québec. Dans ce cas-là, on ne sort pas de la province et c'est une question purement provinciale.

L'hon. M. BELAND: Je ferai remarquer à mon honorable ami que les navires transatlantiques qui viennent jusqu'à Montréal ne traversent pas d'autre province que le Québec.

M. SHEARD: Je parle de bateux qui ne vont pas en mer, mais qui naviguent simplement sur les cours d'eau à l'intérieur d'une province.

L'hon. M. BELAND: Comment rédigeriez-vous le paragraphe ?

M. SHEARD: Je ferais suivre le mot "transport" du mot "interprovincial". Si un bateau, un train ou un tramway ne quitte pas une province pour aller dans une autre, il est entendu que c'est une question purement du ressort des autorités provinciales.

M. KEEFER: L'introduction du mot "interprovincial" peut détruire l'effet de la loi. Si un bateau naviguant entre Prescott et Brockville, dans la province d'Ontario, n'a pas une installation sanitaire convenable, il faut pouvoir y remédier.

M. MANION: L'honorable député de Beauce (M. Béland) soulève un point qui mérite d'être étudié. Un navire qui vient d'Angleterre et accoste à Montréal, ne ferait pas de transport interprovincial, et cependant le service de Santé, aurait ou devrait avoir droit de surveillance dans ce cas-là. Si l'on trouvait des cas de variole ou autre maladie sur ce navire, c'est au département de Santé publique de s'en occuper.

L'hon. M. ROWELL: C'est l'autorité fédérale qui contrôle la navigation. Tous les navires sont enregistrés, et je ne crois pas que nous ayons quoi que ce soit à craindre à ce sujet.

M. CANNON: Il y a, dans ma circonscription, un chemin de fer qui s'appelle le "Quebec-Central". Il fonctionne en vertu d'une charte provinciale. Cet article de la loi donnerait-il au Gouvernement juridiction sur un chemin de fer de ce genre?

L'hon. M. ROWELL: Les lignes de chemins de fer provinciales deviennent, à certaines conditions, prescrites dans la loi, sujettes à la juridiction fédérale, et dans ce cas-ci, je crois que la ligne tomberait sous le coup de cette loi.

M. McKENZIE: Si en lisant ce paragraphe nous l'ajoutons aux mots contenus dans l'article 4, nous avons l'assurance que ces droits ne s'appliqueront qu'aux sujets sur lesquels le Parlement du Canada a juridiction. On doit lire cette disposition avec le paragraphe.

M. SHEARD: Avant de passer au paragraphe (e), j'en ai un à proposer que je crois devoir être inséré à cet endroit. C'est une disposition, ayant trait au contrôle de la propagation des maladies vénériennes, que je voudrais que l'on indique d'une façon spécifique. Je propose que le paragraphe soit rédigé comme suit :

Pour contrôler autant que possible la propagation des maladies vénériennes et pour placer en quarantaine les personnes qui en sont atteintes, afin d'éviter la communication entre provinces et l'importation au Canada des personnes atteintes de syphilis héréditaire.

La raison pour laquelle je demande que l'on mentionne la maladie vénérienne, particulièrement la syphilis, c'est parce que c'est probablement la plus chronique de toutes les maladies infectieuses et que son infection n'est pas limitée seulement aux personnes qui viennent en contact avec ceux qui en sont atteints, mais s'étend aussi aux descendants des gens qui l'ont contractée.

Nous avons eu beaucoup de cas de syphilis héréditaire, qui n'avaient aucune manifestation avant une période assez avancée de la vie. On pouvait admettre ces cas-là au pays, et on en a certainement admis une quantité, à raison de ce que je pourrais appeler la négligence dans l'inspection médicale des immigrants. Je me rappelle très bien un cas qui m'a été pré-

senté à Toronto, où le père et la mère étaient tous les deux, atteints de syphilis à l'état chronique. Ils avaient une jeune fille de 18 ans, qui souffrait de kératite, ou inflammation des yeux, qui la rendit aveugle plus tard, malgré que la maladie ne se fût pas manifestée guère avant la puberté. Il y avait deux autres enfants, un bébé qui souffrait de syphilis héréditaire et un enfant de cinq ou six ans qui avait aussi des signes de la maladie. La nature chronique de la maladie exige que les autorités responsables, se fassent un devoir d'éviter l'admission de ces cas-là au Canada. Il appartient particulièrement aux autorités fédérales de prendre les précautions nécessaires, à raison de la nature perfide de l'infection. Elle est souvent transportée d'une grande ville dans l'autre.

Ainsi, une personne souffrant d'une maladie infectieuse se trouvant à Montréal pourrait prendre le convoi—pour Toronto et continuer son voyage jusqu'au littoral, disséminant son infection—sur sa route, et en pareille circonstance, la chose n'est pas du ressort exclusif d'une autorité provinciale quelconque. Ce que je vise c'est l'exercice d'un double effort pour enrayer la marche du fléau. Naturellement, il ne saurait être question d'un système d'inspection générale en pareilles circonstances, seulement du moment que ces cas sont portés à la connaissance des autorités sanitaires compétentes, ils doivent tomber sous la juridiction de l'autorité centrale, ou bien encore on peut en constater l'existence par une inspection régulière au port d'entrée. Avant d'aborder la question des édifices fédéraux, des commissions internationales et le reste, il faudrait insérer dans ce projet de loi une disposition en ce sens, et c'est ici qu'il convient de le faire, si nous tenons à conserver au projet la symétrie voulue.

Un DEPUTE: C'est à bon droit, à mon avis, que le député de Toronto-Sud (M. Sheard) affirme que cette inspection se ferait utilement au port d'entrée, à l'arrivée d'outre-mer; seulement je ne saisis pas bien sa pensée, quand il affirme que, lorsqu'un individu souffrant de maladie infectieuse voyage d'une province à l'autre, l'inspection serait possible, et cela parce que ces cas d'infection seraient connus qu'il existerait quelque système d'inspection au port d'entrée. Il me semble inconcevable qu'on puisse arrêter un train, disons, à la frontière entre Québec et Ontario et faire subir aux voyageurs une inspection.

M. SHEARD: Non.

Un DEPUTE: Il me semble également inconcevable que la gendarmerie de Montréal puisse télégraphier à un agent à la frontière pour l'avertir que tel ou tel voyageur est atteint d'une maladie infectieuse.

M. SHEARD: Monsieur le président, je tiens à dire à mon honorable collègue que tout cela est loin de ma pensée.

M. le PRESIDENT: Voici le texte de l'amendement:

M. Sheard propose la modification de l'article 4 par l'insertion, à titre de paragraphe "d" des mots suivants: "enrayer autant que possible la propagation des maladies vénériennes et isoler les personnes atteintes de ces maladies infectieuses, et cela afin d'empêcher la transmission inter provinciale et l'admission en Canada des sujets souffrant de la syphilis héréditaire.

M. PROULX: Monsieur le président, en ce qui concerne les immigrants, il me semble que la question est prévue par le paragraphe "c" touchant l'inspection des immigrants et des marins et les soins médicaux à leur donner. La loi de l'immigration autorise les autorités préposées à ce service à refuser l'admission à toute personne atteinte de quelque maladie vénérienne ou infectieuse.

M. MANION: L'honorable député de Prescott (M. Proulx) m'a devancé. Si l'on rencontre au port d'entrée un homme ou une femme atteints de syphilis, il n'y a rien qui oblige le pays à admettre pareil immigrant et à en prendre soin. La maîtresse objection qui milite contre la motion du député de Toronto-Sud, c'est que lorsqu'on s'éloigne du port d'entrée et qu'il s'agit de l'inspection de syphilitiques dans les provinces, on empiète sur la juridiction provinciale, absolument comme s'il s'agissait de cas de scarlatine ou autre maladie de ce genre.

Mon honorable collègue semble avoir fort à cœur de protéger les droits des provinces, mais je crois qu'il dépasse le but qu'il vise.

M. SHEARD: Je dois faire observer à mes collègues et à mon confrère le député de Fort William (M. Manion) que la syphilis héréditaire est une maladie incurable et d'une catégorie toute spéciale. C'est une maladie dont j'ai suivi les progrès depuis dix ans, et j'ai vu deux générations d'enfants affectés de syphilis héréditaire. Cette maladie peut demeurer dans sa période infectieuse, sans causer bien souvent

le moindre inconvénient et sans même être remarquée du public ni traitée par un médecin. Nombre de syphilitiques gravement atteints sont traités par des pharmaciens ou par des charlatans qui leur dispensent des remèdes secrets ou des élixirs merveilleux. Voilà pourquoi, à mon avis, il importe que le ministère de la santé publique mette en œuvre les méthodes scientifiques les plus modernes pour enrayer la marche de cette maladie infectieuse qui se caractérise par sa chronicité et sa marche insidieuse ainsi que par les dégâts qu'elle commet dans l'organisme de ceux qui ne sont exposés à la maladie que par les chances d'hérédité et que par les dégâts qu'elle commet dans l'orladine, la variole, la diphtérie, la rougeole et les maladies infectieuses ordinaires. C'est une maladie-ambulatoire par excellence. et il importerait de le mentionner dans cette loi, afin de conférer à l'autorité fédérale la juridiction voulue à cet égard.

A cet égard, l'honorable député de Fort-William (M. Manion) prétend que je me contredis, mais je ne saurais en convenir. Il s'agit de ces porteurs ambulants de bacilles qui errent d'une province à l'autre, et voyagent de l'Atlantique au Pacifique, disséminant l'infection à l'aller et au retour. C'est là une condition qui ne s'applique probablement pas aux autres maladies infectieuses connues de la science médicale sauf la tuberculose, et cette maladie est plus facilement transmissible que la tuberculose, à cause de sa chronicité et de son travail insidieux dans l'organisme humain.

C'est pour cette raison que l'on devrait insérer un article spécial dans le bill. Si l'honorable ministre veut étudier l'opportunité d'introduire un article semblable, je ne suis pas désireux d'insister beaucoup sur cette question, mais le public s'attend à ce que sur ce point spécial les provinces seront consultées.

L'hon. M. ROWELL: Il ne peut y avoir aucune divergence parmi les membres du comité sur l'importance et la gravité de l'affection signalée par mon honorable ami, mais il y a des dispositions suffisantes pour s'en occuper, dans le bill tel qu'il est maintenant rédigé. En réalité, lors de la première rédaction, cette maladie était mentionnée d'une manière spéciale, ainsi que trois ou quatre des affections les plus dangereuses, comme la tuberculose, mais on les a retranchées du bill parce que les provinces pourraient penser, si nous les avions désignées, que nous voulions les décharger à l'avenir de toute responsabilité, bien que notre juridiction était expressément limitée par l'article 4. On a pensé qu'il était préférable en somme, de ne pas énumérer ces maladies, parce que nous avions plein pouvoir, en vertu de l'article 4, paragraphe "a" de nous en occuper en coopération avec les provinces. Mais si le comité est d'avis que l'on devrait désigner dans le bill ces maladies d'une manière spéciale, je n'y ai pas d'objection.

M. McGIBBON (Muskoka): J'admets avec l'honorable député de Toronto-Sud (M. Sheard) que ces maladies sont le plus grand fléau du Canada aujourd'hui. On ne peut nier le fait qu'avec le retour des troupes, nous aurons une grande augmentation de ces affections et cette augmentation se répandra, on ne peut en douter sur toutes les provinces du Dominion. Aussi, le Gouvernement devrait-il prendre des mesures pratiques immédiatement pour s'occuper de cette question. Cela ne sert à rien de fermer nos yeux devant le problème ou, comme l'a dit le ministre, cet après-midi, d'en parler avec découragement. Nous devons le résoudre par la discussion ouverte, par la diffusion des connaissances et surtout en instruisant le public à prendre des précautions. Après tout, ce n'est pas toujours une question de connaissance. En traitant des cas de tuberculose, nous avons pour ainsi dire essayé d'éduquer le public; mais nous avons constaté qu'il était aussi nécessaire de lui apprendre à faire attention à sa santé. Dans un an, la situation sera sans doute pire qu'elle est aujourd'hui, par conséquent, on devrait immédiatement traiter cette question d'une manière scientifique.

M. BRIEN: Je n'admets pas, avec l'honorable député de Muskoka (M. McGibbon), que le retour au pays des soldats va augmenter le nombre des maladies vénériennes. Comme résultat de l'œuvre entreprise par les médecins militaires dans l'armée, la proportion pour cent des maladies vénériennes a été considérablement réduite. Vous trouverez une plus grande proportion dans la population civile que dans l'armée. Nous avons beaucoup entendu parler d'essayer de rendre ce monde convenable par la démocratie; je crois que nous avons un grand devoir à accomplir en rendant la démocratie convenable pour vivre dans ce monde. Ce problème des maladies vénériennes est entouré de mystère, comme le montrent les infirmes et les individus défectueux qui proviennent des suites de la

maladie. Si nous devons en faire mention d'une façon spéciale dans le bill, je propose que ce soit dans le paragraphe "i". Je suggère que les faibles d'esprit et ceux qui sont affectés de maladies vénériennes, gonorrhée et syphilis, soient signalés ici, et je propose, monsieur le président, si je suis dans l'ordre, que la question reste en suspens jusqu'à ce que nous arrivions à ce paragraphe.

M. le PRESIDENT: La méthode régulière pour laisser la question en suspens, serait de retirer l'amendement soumis au comité, et alors on pourrait proposer tout autre amendement au paragraphe "i" quand nous arriverions à ce paragraphe. L'amendement pris en considération actuellement, devrait toutefois être retiré par l'honorable député qui l'a proposé, et comme il a quitté la salle, le seul moyen serait que le comité le repousse. L'amendement sera-t-il adopté?

Des VOIX: Non.

M. le PRESIDENT: Je déclare l'amendement rejeté.

M. BLAKE: Cela veut-il dire que nous discutons toujours la question des maladies vénériennes en vertu du paragraphe (d)?

M. le PESIDENT: Le paragraphe "d" proposé comme amendement par le député de Toronto-Sud (M. Sheard) a été supprimé, mais rien n'empêche un honorable député de proposer un amendement similaire, à tout autre paragraphe qui sera discuté.

Sur le paragraphe (c).

M. MORPHY: Je propose que ce paragraphe soit amendé en supprimant les mots "quant à ce qui regarde" dans la deuxième ligne et qu'ils soient remplacés par les mots "en vue de conserver et promouvoir", de sorte que le paragraphe sera ainsi conçu:

La surveillance des édifices publics fédéraux et des bureaux en ce qui regarde la santé des fonctionnaires et autres employés de l'Etat qui s'y trouvent.

L'hon. M. ROWELL: Je n'y vois pas la moindre objection.

(L'amendement est adopté et le paragraphe, ainsi modifie, est adopté.)

Sur l'alinéa "h" recueillement, publication et distribution des renseignements propres à assurer la santé publique et une meilleure application des lois sanitaires.

L'hon. M. ROWELL: Je propose de modifier cette dispositicn en retranchant le mot "et" dans la seconde ligne du dit article et en ajoutant à la fin de la disposition les mots "et le bien-être social".

M. CANNON: Il existe déjà un bon nombre de publications gouvernementales dans la plupart des départements, et chaque année, l'Etat est appelé à débourser des sommes considérables de ce chef. L'une de ces publications en particulier a soulevé de nombreuses attaques dernièrement. Le Gouvernement a-t-il l'intention de créer de nouvelles publications de la même nature que le "Bulletin officiel" du Canada? Si j'étais certain que cette nouvelle publication fût plus utile et plus intéressante que le "Bulletin officiel", je n'y verrais pas d'objection. Quand le président du conseil privé me donnera cette assurance, je serai prêt à retirer toutes les objections que je pourrais faire valoir contre le projet.

L'hon. M. ROWELL: Une publication est plus ou moins intéressante, selon le point de vue auquel on se place. Une personne pourra fort bien trouver la nouvelle publication plus intéressante que le "Bulletin officiel", tandis qu'une autre pensera le contraire.

M. TRAHAN: Par l'insertion des mots "bien-être social" à la fin de l'alinéa, comme le propose l'amendement, le ministre m'a tout l'air de vouloir se réserver le droit de légiférer sur les sujets qui ont trait au bien-être social.

M. PAPINEAU: Mon honorable ami l'a justement fait observer, nous avons déjà décidé de retrancher les mots "bien-être social", et voilà que le ministre demande l'autorisation de recueillir, de publier et de distribuer des renseignements à ce sujets. Or, puisque nous avons retranché les mots "bien-être social" de la première partie de l'article, ce sujet ne peut relever de la juridiction du nouveau département. Dans ce cas, à quoi servirait-il que le ministère de l'hygiène publique publie des renseignements à ce sujet, s'il n'a pas juridiction en la matière?

M. SHEARD: J'aimerais à voir modifier quelque peu l'alinéa "h". Nous savons tous combien l'opinion publique est facile à émouvoir lorsqu'il s'agit de questions d'hygiène publique. Or, il peut se faire que des brochures et les publications soient distribuées ou encore que des interviews soient accordées aux représentants des journaux, qui pourraient être de nature à émouvoir les autorités hygiénistes d'un autre endroit et à créer de l'excitation dans le public. Pour obvier à cela, je propose donc pour l'alinéa en question le texte suivant:

Le recueillement, la publication et la distribution par le canal des chefs de services d'hygiène provinciaux et municipaux et des conseils d'hygiène locaux, des renseignements propres à assurer la bonne santé et une meilleure application des lois sanitaires.

De cette façon, les renseignements proviendraient de sources officielles. Je désire prévoir le cas où un fonctionnaire, trop zélé ou trop officieux du département de l'hygiène publique, prendrait sur lui d'accorder une interview aux représentants des journaux, donnant tous les détails relativement à ces maladies épidémiques et aux ravages qu'elles pourraient exercer dans certaines parties du pays et de nature à causer beaucoup de tort aux médecins hygiénistes exerçant leurs fonctions dans cette région en particulier. Afin d'empêcher que de pareils incidents se produisent, je suggérerais que tous ces renseignements soient rendus publics par le canal des sources officielles.

Les fonctionnaires des conseils d'hygiène provinciaux et locaux pourraient faire la distribution de ces renseignements dans les limites de leur juridiction respective. De cette façon, tous les renseignements passeraient par le canal officiel des associations provinciales. Or, dès qu'il s'agit de questions touchant la santé publique, ce système est de beaucoup préférable à la distribution sans discernement de faits, de publications ou de critiques qui pourraient être disséminés dans le public par le canal ordinaire de la presse quotidienne.

M. POWER: La grande objection que je vois à l'insertion des mots "bien-être social" dans le présent article, c'est qu'il est très difficile d'établir le type régulateur du bien-être social dans un pays comme le nôtre. C'est très bien de recueillir, de publier et de distribuer des renseignements touchant le bien-être social, mais ces renseignements ne conviendront certainement pas aux idées de tout le monde. Aurons-nous une propagande tendant à aider la diffusion des principes socialistes ou encore les principes bolchévistes en fait de bien-être social. Comme disait l'honorable député de Muskoka (M. McGibbon)? Aurons-nous plutôt une propagande de nature à favoriser l'idéal méthodiste, presbytérien ou catholique relativement au ien-être du peuple? La nature de pareille propagande catholique relativement au bien-être du ministre ou du sous-ministre qui prendra l'administration du nouveau département. Or, quand il s'agit d'une question de cette importance, le Parlement ne devrait pas abandonner à un seul homme le soin de décider en cette matière.

[M. Sheard.]

Dans les circonstances, puisque nous avons décidé que les mots "bien-être social" comprennent trop de questions, ils devraient être retranchés même du présent alinéa. Depuis que j'ai l'honneur d'occuper un siège au Parlement je me suis rendu compte qu'il y a bien déjà assez de tracts sur les questions du jour qui sont déposés dans ma boîte postale. Depuis l'ouverture de la présente session, j'ai reçu tous les jours de la littérature morale ("uplift") de toutes sortes, littérature dont je ne puis approuver une bonne partie bien que je sois en faveur d'un certain degré de "relèvement" dans la bonne direction. S'il faut que nous soyons bombardés chaque jour de brochures de propagande que nous n'approuvons nullement, la vie ne sera plus tenable pour les membres du Parlement.

M. SINCLAIR (Guysborough): J'espère que le ministre n'insistera pas pour faire cet amendement.

L'hon. M. ROWELL: Je n'insisterai certainement pas si quelqu'un a des raisons particulières pour s'y opposer. Je suis d'avis que l'article nous confère tous les pouvoirs nécessaires sous sa forme actuelle. Mon honorable ami donne aux mots "bien-être social" un tout autre sens que celui qu'ils auraient eu s'il avait été inséré dans le bill. Par ces mots, nous avons voulu désigner particulièrement des questions intéressant les ouvriers, comme par exemple: le problème des logements ouvriers, la question de l'assurance des travaillleurs et les circonstances touchant le problème du chômage là où il existe.

M. POWER: Est-ce que tous ces renseignements ne sont pas publiés dans les colonnes de la "Gazette du Travail"?

L'hon. M. ROWELL: Pas au sujet de la santé publique. Nous avons l'idée de comprendre des statistiques et des renseignements relativement à l'assurance des travailleurs et à son fonctionnement, afin que le public puisse se rendre compte du résultat de ces lois dans les autres pays.

(L'amendement est retiré).

M. McKENZIE: A mon avis, il est impossible d'adopter cet article ce soir. Un alinéa a été laissé en suspens en tête de la liste des divers alinéas et plusieurs amendements seront proposés à l'alinéa "i", sans compter que plusieurs des principaux articles du projet de loi restent encore à débattre. Nous commençons à sentir les atteintes de la fatigue à cette heure et je crois que si nous continuons cette discus-

sion ce soir, nous ne serons pas en mesure de donner au texte du bill le fini que nous pourrions lui donner en une autre occcasion lorsque nous aurons l'esprit plus rafraîchi.

L'hon. M. ROWELL: Ne pourrions-nous pas discuter les articles 5 et 6 et laisser en suspens l'article 4?

M. POWER: L'article 5 prête beaucoup à la controverse.

L'hon. M. ROWELL: J'avais pensé que mes honorables amis accepteraient cette proposition sans discussion. J'avais décidé de proposer dès que nous aborderions la discussion de l'article 6 que nous remplacions le mot "trois" par le mot "cinq," de sorte que l'article se lirait: "le nombre n'excèdera pas cinq."

M. McKENZIE: Je voudrais bien que le ministre comprenne qu'il est maintenant minuit et cinq minutes dans toutes les autres maisons et institutions de la capitale.

L'hon. M. ROWELL: Si mes honorables amis croient qu'il est temps de lever la séance, je ne m'y oppose pas.

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

La séance est levée à onze heures et neuf minutes.

CHAMBRE DES COMMUNES.

Présidence de l'hon. EDGAR N. RHODES.

Lundi, 7 avril 1919.

La séance est ouverte à trois heures.

ADOPTION D'UN RAPPORT DU COMITE DES DEBATS.

M. RICHARDSON propose l'adoption du premier rapport du comité permanent institué pour surveiller le compte rendu officiel des débats de la Chambre.

Cette motion est adoptée.

DEPOT D'UN RAPPORT.

Par l'hon. M. BURRELL:

Le 10e rapport annuel et les règlements de la Commission du service civil.

DEPOT D'UN PROJET DE LOI TENDANT A MODIFIER LA LOI DE L'IMMIGRATION.

L'hon. M. CALDER (ministre de l'Immigration et de la Colonisation) demande à déposer un projet de loi (bill n° 52), tendant à modifier la loi sur l'immigration.

L'hon. M. MURPHY: Expliquez-vous.

L'hon. M. CALDER: Ce bill, comme son titre l'indique, a pour objet de modifier la loi relative à l'immigration; il est assez volumineux, mais plusieurs des propositions d'amendement qu'il contient sont de peu d'importance et pourraient plutôt être expliquées et étudiées au cours de la discussion du bill. Cependant, un certain nombre de ces propositions ayant une portée considérable, il vaut peut-être mieux que j'y fasse allusion dès à présent. Je vais les passer en revue d'après l'ordre dans lequel elles apparaissent dans le bill.

Cette mesure pourvoit d'abord à la prolongation du délai dans lequel certains immigrants venus en Canada peuvent être expulsés. D'après la loi actuelle, ce délai est de trois ans. Nous voulons le prolonger de deux ans. Un immigrant à qui la loi interdit l'entrée du Canada pourra donc être expulsé en tout temps dans le délai de cinq ans à dater de son arrivée. La loi actuelle impose aux compagnies de voiturage certaines obligations et certaines responsabilités au sujet du transport des immigrants en Canada.

Le bill propose de donner aux mots "compagnie de transport" une portée plus étendue de manière à ce qu'ils comprennent le gouvernement fédéral et les gouvernements provinciaux qui exploitent des services de transport. Les fonctionnaires des chemins de fer de l'Etat, ou ceux qui commandent un navire de l'Etat seront tenus d'observer les dispositions de la loi au même titre que les fonctionnaires des compagnies de transport ordinaires.

La loi actuelle interdit l'entrée du pays à certaines catégories d'immigrants, parce qu'ils souffrent de tares physiques ou mentales ou pour d'autres raisons. L'intention est d'étendre cette disposition de la loi et pour le moment, je me bornerai à mentionner que les nouvelles dispositions tendent à comprendre parmi les catégories auxquelles l'entrée du pays est interdite: (1) ceux qui souffrent d'alcoolisme chronique; (2) ceux qui souffrent d'infériorité psychopathique constitutionnelle—ceux de nos collègues qui appartiennent à la profession médicale donneront probablement des explications plus complètes sur ce point.

L'intention du bill est aussi d'exclure tous ceux qui, par suite de leur condition mentale ou physique, ne sont pas considérés comme étant en mesure de gagner leur vie. Il est proposé de plus de faire subir

un examen et d'exclure les immigrants qui ne savent pas lire. Cette disposition n'existe pas dans la loi actuelle. Le bill demande encore de ne pas admettre les partisans de la force ou de la violence pour renverser le Gouvernement constitué ou ceux qui prêchent la destruction illégale de la propriété. Seront également exclus ceux qui auront conspiré contre Sa Majesté; les étrangers ennemis qui ont été internés ou qui ont été déportés du Canada ou d'un pays britannique, pour une cause quelconque. Le texte même du bill donne des explications suffisantes sur ce point.

Nous demandons par le projet de loi que l'examen médical des immigrants se fasse dans leur pays d'origine, ou à bord des navires. Plusieurs articles du bill concernent les devoirs et les responsabilités des compagnies de transport. Nous avons déjà une disposition de cette nature dans la loi actuelle, mais nous voulons augmenter les responsabilités des compagnies de transport qui amènent des immigrants au Canada et punir plus sévèrement les infractions à la loi. Certaines dispositions concernent l'examen des matelots qui débarquent dans le pays. Il y a un autre article qui est peut-être le plus important du bill.

Aux termes de la loi actuelle, article 38, paragraphe (c), le Gouvernement, par décret ministériel, peut interdire l'entrée du pays, absolument ou pendant un temps déterminé, à une catégorie quelconque d'immigrants, pour toute raison qu'il juge suffisante. Le bill tend à augmenter les pouvoirs du Gouvernement dans cette direction. Telles sont les principales dispositions du projet de loi.

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

1re LECTURE

1re LECTURE DE DIVERS PROJETS DE LOI EMANANT DU SENAT.

Le 1er (bill U) (n° 47) pour faire droit à Annie Proderick.

Le 2e (bill W) (n° 48) pour faire droit à Samuel David McElroy.

Le 3e (bill X) (n° 49) pour faire droit à Mary Jane McCulloch.

Le 4e (bill Y) (n° 50) pour faire droit à Mary Garland Lewis.

Le 5e (bill Z) (n° 51) pour faire droit à William Canham.

AVANCE DE L'HEURE.

L'hon. M. LEMIEUX: L'honorable premier ministre intérimaire peut-il nous dire si une décision a été prise au sujet de l'avance de l'heure. Je suis informé que la commission des chemins de fer ayant entendu les arguments pour et contre, attend maintenant la décision du Sénat, et que si, mercredi prochain, la Chambre haute se prononce en faveur de l'avance de l'heure, la commission des chemins de fer se prononcera dans le même sens. Cette nouvelle est-elle fondée?

L'hon. sir THOMAS WHITE: Rien ne m'autorise à croire que cette rumeur est fondée et je doute fort que la commission des chemins de fer, après avoir étudié la question comme elle l'a fait, attende la décision du Sénat. J'ai dit l'autre jour que nous attendrions la décision de la commission des chemins de fer; quand elle sera connue, le Gouvernement décidera ce qu'il y a à faire, en tenant compte de la commodité des départements.

APPLICATION DE LA LOI DU SERVICE MILITAIRE.

M. LEGER: Je prends la parole pour poser une question au ministre de la Milice. Les journaux annoncent que, dans la paroisse de Sainte-Marie, dans le comté de Kent, au Nouveau-Brunswick, la police militaire a fait feu sur un réfractaire qu'elle a blessé d'une balle qui lui a traversé la jambe. J'aimerais savoir si un agent de la police militaire a le droit de faire feu sur un insoumis. D'après la nouvelle du journal que j'ai à la main, il semblerait qu'il y a encore plusieurs agents de la police militaire de service dans le comté de Kent.

L'hon. major général MEWBURN (ministre de la Milice et de la Défense): Il n'y a plus, que je sache, d'agents de la police militaire chargés d'arrêter les insoumis. Ce soin est peut-être confié à des agents de la police fédérale, mais dans ce cas, je n'ai pas de renseignements sur ce sujet. La police militaire n'a pas arrêté d'insoumis depuis le jour de la signature de l'armistice, mais plusieurs agents de la police fédérale ont mis la main au collet de certains individus. Toutefois, je n'ai pas eu connaissance de l'arrestation sur laquelle l'honorable député a appelé l'attention de la Chambre.

LE CHEMIN DE FER D'EDMONTON A DUNVEGAN ET A LA COLOMBIE-ANGLAISE.

M. RICHARDSON: Je demanderai au premier ministre intérimaire si on a appelé l'attention du ministère sur un compte rendu des délibérations de la législature de l'Alberta, qui a paru dans l'"Edmonton Jour-

nal", de mercerdi, 2 avril. J'emprunte à ce compte rendu le passage suivant:

Pendant la discussion générale de ces crédits, le docteur G. D. Stanley, de High-River, a interpellé de nouveau le premier ministre au sujet de sa déclaration antérieure faite à la Chambre—que le gouvernement fédéral pourrait acquérir le chemin de fer d'Edmonton à Dunvegan et à la Colombie-Anglaise (connu sous le nom de chemin de fer de la rivière à la Paix); que des négociations sont en cours entre M. McArthur, le promoteur de chemins de fer et gouvernement fédéral en vue de ce résultat et qu'on n'attend plus que la signature du ministre (probablement sir Robert Borden) pour bâcler l'affaire. Le premier ministre a répondu que tout ce qu'il sait c'est que des négociations de cette nature sont en cours, et qu'il ne peut pas dire où elles en sont rendues. En réponse à une autre question concernant le paiement par le Gouvernement de l'intérêt des obligations de ce chemin de fer, le premier ministre a déclaré que la compagnie a été autorisée à faire les paiements, mais qu'il n'y avait pas d'écart entre les montants des chèques.

Je puis dire que le bruit a couru en cette enceinte que le gouvernement fédéral pourrait acquérir cette voie ferrée, et l'on rapporte qu'une forte pression a été exercée sur lui dans ce sens-là. J'aimerais beaucoup savoir si le ministère possède des renseignements qu'il tient à communiquer à la Chambre, car il importe grandement de savoir ce qui s'est fait à l'égard de ce chemin de fer.

L'hon. sir THOMAS WHITE (premier ministre intérimaire): Relativement au sujet sur lequel l'honorable député a appelé l'attention, je puis dire que, bien que le Gouvernement ait à s'occuper depuis trois ou quatre ans du chemin de fer d'Edmonton à Dunvegan et à la Colombie-Anglaise à propos de demandes de subventions, aucune entente n'a été conclue concernant l'acquisition de cette voie ferrée et il n'y a pas à l'heure qu'il est de négociations tendant à ce but. Les intéressés, il va sans dire, sont libres de signaler de temps à autre au Gouvernement tout ce qui dans son administration concernerait l'intérêt public.

PRIVILEGES RECIPROQUES DE CABOTAGE.

M. NICKLE: Puis-je savoir du ministre intérimaire du Commerce s'il a des renseignements à communiquer à la Chambre au sujet de la réciprocité en matière de cabotage.

L'hon. M. MACLEAN: Je dois dire à l'honorable député de Kingston que le département n'a reçu de Washington aucune nouvelle qui indique que les autorités américaines ont supprimé les permis accordés à nos cabotiers.

ELOGE DE M. READ, DECEDE.

L'hon. sir THOMAS WHITE (premier ministre intérimaire): Depuis la dernière séance de la Chambre, la mort a de nouveau frappé à nos portes et enlevé l'un de nos collègues. J'avoue qu'en lisant dans les journaux, ce matin, la nouvelle du trépas subit et imprévu du capitaine Read, le regretté représentant de Prince (I.P.-E.), j'ai été profondément ému. Rien ne pouvait mieux nous faire comprendre la vérité de l'adage: Nous vivons à l'ombre de la mort.

Il est pénible de penser—et tout la Chambre partage mon sentiment, j'en suis sûr—que cet homme bon et accueillant qui durant le peu de temps qu'il a siégé ici avait gagné l'amitié de tous les députés et qui, hier, encore, se trouvait au milieu de nous, nous a quittés pour toujours. Nous aimerions le voir à son siège de député et à entendre sa parole, c'était un plaisir de lier conversation avec lui, dans les couloirs et dans toutes nos réunions. Je crois que nous l'estimions surtout à cause de sa forte personnalité, de la tournure originale de son esprit, de sa philosophie sans recherche, de sa connaissance approfondie des hommes et des affaires et de l'humour qu'il savait mettre dans ses discours.

Le député de Prince, que la mort vient d'enlever, descendait d'une famille de combattants. Ses grands-pères maternels et paternels ont servi l'Angleterre dans l'armée et dans la marine. Jeune homme, il embrassa la carrière des marins et après avoir suivi les cours d'une académie nautique de Liverpool, il obtint le certificat de capitaine dans la marine marchande impériale. Plus tard, il se livra au commerce dans la province de l'île du Prince-Edouard; là encore, si je ne me trompe, le succès couronna son travail d'une façon remarquable. Le monde commercial tenait en haute estime le disparu puisque ce dernier a rempli durant un temps considérable la fonction de président des chambres de commerce des Provinces maritimes.

Il s'était intéressé aux affaires publiques, avant de devenir membre du Parlement fédéral, ayant siégé durant trois législatures, à titre de député, à l'assemblée provinciale. En 1917, à la dernière élection générale, il fut élu membre du Parlement.

Il a toujours porté un vif intérêt à toutes les questions dont la Chambre a été saisie et comme il possédait une connaissance étendue des affaires, sa parole a toujours été écoutée avec intérêt et profit. Personnellement et au nom de tous les membres de la droite, je désire exprimer le regret

et le profond chagrin que sa mort nous cause et adresser à la famille et aux parents du défunt nos sympathies les plus sincères dans le deuil qui les frappe.

L'hon. M. McKENZIE (chef de l'opposition): Monsieur l'Orateur, au nom des membres de la gauche au milieu desquels a siégé le député que la mort vient de frapper, je tiens à remercier le chef du Gouvernement (sir Thomas White) pour les paroles qu'il a prononcées à l'endroit de notre ami disparu, le capitaine Joseph Read, qui représentait le comté de Prince (I.P.-E.). Je suis certain que nous éprouvons tous un plaisir sincère à prendre à notre compte, parce qu'il exprime nos propres sentiments, tout ce que le chef du Gouvernement a dit avec autant de vérité de feu le capitaine Read.

Le capitaine Read était un type splendide, quoique fruste, du solide citoyen canadien dont nous sommes tous si fiers. C'était un homme aux opinions arrêtées mais sincère et honnête dans ses convictions et dans son but. Il exprimait carrément sa façon de penser sur toute question. Le chef du Gouvernement a dit que le défunt avait été capitaine de navire, et c'est la vérité. Notre défunt collègue compte parmi les plus remarquables membres de sa profession. Il a subi les examens sévères que le bureau impérial du commerce impose aux aspirants capitaines de marine; il fut un marin de premier ordre et un navigateur distingué. C'est la réputation qu'il s'est faite dans toutes les parties du monde qui l'ont vu à l'œuvre. Il avait, en outre, la réputation d'être bon et affable envers les équipages qui servaient sous ses ordres et dont tous les membres le tenaient pour un gentilhomme et un héros.

Le chef du Gouvernement a dit que le capitaine Read s'était occupé de commerce. Je voudrais mentionner un fait qui s'est passé au cours de son existence de commerçant et qui n'est pas fréquent parmi le grand nombre de ceux qui s'occupent d'affaires. Il arriva que le capitaine Read dut suspendre son commerce et que tout ce qu'il possédait ne représentait pas le montant nécessaire au paiement de tous ses créanciers. Il retourna à la mer et cela avec profit pour sa bourse. Alors et bien qu'il n'y fut aucunement obligé de par les lois de ce pays, il reste à sa louange qu'il acquitta jusqu'au dernier sou les anciennes dettes qu'il n'avait pu payer de la cession de ses biens. Ils sont rares ceux qui eussent agi ainsi et cette circonstance révèle un aspect de son caractère à ce point remarquable et est tellement conforme avec ce que nous connaissons du capitaine Read qu'il convient de le mentionner.

Sa mort nous laisse tristes et chagrins. Il a bien servi son pays; il est mort à un âge respectable. Nous ne pouvons que nous soumettre à la volonté de Celui qui fait toutes choses avec sagesse.

3e LECTURE

De deux projets de loi d'intérêt privé.

Le 1er (bill n° 22), déposé par M. Cronyn, concernant la compagnie du chemin de fer de London à Port-Stanley;

Le 2e (bill n° 15), déposé par M. Morphy, concernant la compagnie du chemin de fer Western Dominion.

SUITE DE LA DISCUSSION DU PROJET DE LOI CONCERNANT LE CHEMIN DE FER DU GRAND-TRONC.

M. MORPHY propose que le projet de loi (bill n° 13), concernant la compagnie du chemin de fer Grand-Tronc du Canada, soit lu la 3e fois.

M. RICHARDSON: A la demande du ministre des Chemins de fer (M. Reid), le comité des chemins de fer a consenti à l'adoption du bill.

Il a dit qu'il avait conféré de la chose avec le premier ministre intérimaire, qui aurait déclaré qu'il n'y avait pas de danger à laisser adopter le bill, comme on l'expliquerait à la Chambre. Le but du projet de loi est de permettre à la compagnie de chemin de fer du Grand-Tronc de se procurer des fonds additionnels. La façon dont cette compagnie s'est procuré des fonds et a financé son entreprise dans le passé est si remarquable que l'on s'opposa fortement à l'adoption du projet en comité. Je suppose qu'il a été adopté par le comité général; je regrette de ne pas avoir été présent. Le député de Brantford (M. Cockshutt) dit lui aussi qu'il n'en savait rien; il était un de ceux qui s'opposèrent au projet du comité des chemins de fer. Si les règles de la Chambre me le permettent, je demanderai au Gouvernement de bien vouloir nous expliquer quelle est l'utilité de cette loi. Si la rumeur populaire est exacte et que le Grand-Tronc doive devenir bientôt la propriété de l'Etat, la loi est inutile. Dans le cas contraire, il serait très regrettable que la compagnie continue à financer à tort et à travers comme elle l'a fait depuis un certain nombre d'années.

L'hon. sir THOMAS WHITE: J'ai donné mon opinion sur ce projet de loi lorsqu'il a été lu pour la 2e fois en comité, vendredi soir. Je dis que le but de cette loi est d'autoriser le Grand-Tronc à émettre des obliga-

tions pour financer son entreprise. J'ai déclaré que le Gouvernement n'aurait pas raison d'empêcher la compagnie de pouvoir se procurer des fonds, en attendant le résultat des négociations qu'elle poursuit avec le Gouvernement. La compagnie a des obligations très pressantes et va avoir besoin de fonds. J'ai aussi fait remarquer que si l'Etat se porte acquéreur de la compagnie de chemin de fer du Grand-Tronc, il l'achèterait comme le Nord-Canadien, c'est-à-dire, comme société, qui aurait, même si elle passait aux mains de l'Etat, le droit d'émettre des valeurs, puisqu'en tant que société son objectif serait de se procurer ses propres fonds autant que possible. C'est la politique que nous avons adoptée pour le Nord-Canadien. Au lieu d'avancer à cette compagnie de l'argent de temps en temps, nous l'encourageons à émettre ses propres valeurs comme société, à New-York et à Londres. Quelques-unes de ces valeurs sont garanties par le gouvernement du Canada et d'autres ne le sont pas. Ce que je veux faire remarquer c'est que le Grand-Tronc, qu'il continue comme société particulière ou qu'il devienne propriété de l'Etat, sera toujours une société, ayant le droit d'émettre des valeurs quand elle le jugera nécessaire.

Il y a autre chose. En attendant les négociations refuser ce droit pourrait avoir de graves conséquences que je ne pense pas qu'aucun de nous désire au sujet du Grand-Tronc. Je ne peux pas croire qu'il serait raisonnable et juste de notre part de refuser une permission qui est nécessaire pour financer temporairement la compagnie. Voilà la situation générale que j'ai indiquée vendredi soir lorsque la question était à l'étude. J'ai dit aussi que le Gouvernement était en état, en dépit de l'adoption de cette loi, de contrôler les émissions, de telles manière à protéger l'intérêt public, et je suppose que c'est là tout ce que la Chambre peut désirer.

S'il n'y avait pas de négociations en cours et si le Grand-Tronc demandait au Parlement la permission d'émettre des obligations comme il en a émis dans le passé, je suppose que l'on ne soulèverait aucune difficulté, parce que le produit de cette émission serait consacré aux besoins de la compagnie, savoir: pour couvrir les déficits et les frais d'améliorations, réparations ou peut-être même l'extension du réseau. Voilà quelle est, en général, l'attitude que j'ai prise vendredi dernier. J'ai étudié la question très attentivement, car je comprends l'objection faite par mon honorable ami ainsi que celle faite par l'honorable leader de l'opposition (M. McKenzie), lorsque l'on est passé à la 2e lecture du bill. Mais le Gouvernement en est arrivé à la conclusion que l'on ne devrait pas refuser au Grand-Tronc cette autorisation de se procurer des fonds.

M. MACKIE (Edmonton-Est): Je désire faire remarquer qu'il y a au moins vingt-cinq députés, siégeant derrière le premier ministre intérimaire, qui n'ont pas entendu ce qu'il a dit. C'est très regrettable que l'acoustique de la Chambre soit défectueuse, mais il est malheureux aussi que les ministres ne fassent pas un effort pour se faire entendre. Il n'est pas raisonnable que les députés, siégeant sur les derniers bancs, soient obligés d'attendre la publication du compte rendu des débats pour savoir ce que le premier ministre intérimaire a dit. Je voudrais que les députés qui siégent à l'avant se le rappellent, de façon que leurs collègues qui sont à l'arrière puissent entendre ce qu'ils disent.

(La motion est adoptée et le projet de loi est lu pour le 3e fois).

2e LECTURE DU PROJET DE LOI CONCERNANT L'ASSOCIATION NATIONALE DES MARCHANDS DE GROS DU CANADA.

M. SHEARD propose la 2e lecture du projet de loi (bill n° 45) tendant à constituer en société l'association nationale des marchands de gros du Canada.

—Ce projet de loi vise à accorder la personnalité civile et l'autorisation législative à l'association nationale des marchands de gros du Canada, d'un littoral à l'autre, avec siège d'affaires à Toronto et la faculté de posséder des propriétés jusqu'à concurrence de 100,000 piastres au maximum. Entre autres objectifs, cette association vise à obtenir de nouvelles sûres et officielles concernant le commerce d'épicerie et la situation des marchés; en outre à donner des facilités et à réduire les frais de transport et à faciliter les échanges des épiceries.

(La motion est adoptée et le projet de loi est lu pour la 2e fois.)

QUESTIONS.

Les questions auxquelles il est répondu de vive voix sont précédées d'un astérisque.

GARES DU TRANSCONTINENTAL.

M. DESLAURIERS demande:

1. Quels ont été, en détail, les revenus de chaque gare du Transcontinental en 1918?
2. Quel est le nombre de wagons expédiés et reçus par jour à chaque gare du Transcontinental en 1918?

L'hon. M. REID (ministre des Chemins de fer et des Canaux): Pour répondre à

cette question il faudrait donner des renseignements au sujet d'un chemin de fer faisant partie du réseau des chemins de fer de l'Etat et par conséquent il n'est pas dans l'intérêt public de divulguer ces détails.

ACCIDENTS SUR LE TRANSCONTINENTAL.

M. BOURASSA demande:

Quelle est la valeur des dommages résultant des accidents arrivés sur le Transcontinental, entre la station de Mannie et le pont de Québec, depuis le 1er novembre dernier, comprenant les dommages à la propriété et aux biens de l'Etat et à la propriété et aux biens des particuliers?

L'hon. M. REID (ministre des Chemins de fer et des Canaux): Avaries aux propriétés du réseau, $11,770; avaries aux propriétés des riverains, rien.

M. CASGRAIN demande:

1. Combien de locomotives ont déraillé ou ont été endommagées depuis trois ans?
2. Combien d'employés de l'Intercolonial ou de voyageurs ont été tués ou blessés dans des rencontres de convois sur ce chemin de fer?
3. Combien d'animaux, de moutons, de bœufs, de chevaux, etc., ont été tués ou frappés par des locomotives de chemins de fer appartenant au Gouvernement ou sous sa direction depuis trois ans?
4. Ont-ils été tués sur la voie près des grandes routes ou à d'autres endroits, et combien dans chaque cas?

L'hon. M. REID (ministre des Chemins de fer et des Canaux):

1. Déraillements, 1,362; avaries, 675.
2. Tués, 74; blessés, 480.
3. Tués, 836; blessés, 43.
4. Près des grandes routes, 146; à d'autres endroits, 733.

RESEAU DES CHEMINS DE FER NATIONAUX CANADIENS.

*M. PROULX demande:

1. Le réseau national des chemins de fer a-t-il acheté du charbon dans l'Ouest canadien?
2. Dans l'affirmative, de quels particuliers ou compagnies les achats ont-ils été faits?
3. Quels sont les prix fixés pour ces achats et où la livraison a-t-elle été faite?

L'hon. M. REID (ministre des Chemins de fer et des Canaux):

1. Oui.

2 et 3. Il n'est pas dans l'intérêt public de donner ce renseignement.

*M. PROULX demande:

1. Le réseau national des chemins de fer ou toute personne agissant pour l'un ou l'autre, achètent-ils des traverses de la Northern Construction Company?
2. Dans l'affirmative, quel arrangement a été fait, et quel prix a été payé ou doit être payé par traverse?
3. En quel endroit du réseau ces traverses doivent-elles être livrées? Si ce n'est en un endroit du réseau national, sur quelle autre ligne la livraison doit-elle donc être faite?

[L'hon. M. Reid.]

4. Qui paye le voiturage du point de livraison à l'endroit où les traverses sont utilisées, et quel est le coût de la manutention?

L'hon. M. REID (ministre des Chemins de fer et des Canaux):

1. Le réseau des chemins de fer nationaux canadiens achète des traverses et nombre d'autres articles de la compagnie de construction du Nord-Canadien.

2, 3 et 4. Il n'est pas dans l'intérêt public de divulguer ces détails.

L'HOPITAL MILITAIRE DE SAINTE-ANNE-DE-BELLEVUE.

M. BOYER demande:

Quel est le prix total de l'entreprise adjugée pour la construction de l'hôpital des soldats invalides à Sainte-Anne-de-Bellevue?

L'hon. M. BURRELL (secrétaire d'Etat): $1,027,995.37. Le marché primitif a été adjugé par la commission des hôpitaux militaires pour $230,000 et les travaux de déblai pour $28,595.30.

ATELIERS DE SAINT-MALO.

M. LAVIGUEUR demande:

1. Le Gouvernement a-t-il appris la décision de la commission des chemins de fer nationaux du Canada d'ouvrir et d'exploiter les ateliers du Transcontinental à Saint-Malo, Québec?
2. Dans l'affirmative, quand ces ateliers doivent-ils être mis en fonctionnement?

L'hon. M. REID (ministre des Chemins de fer et Canaux):

1. C'est l'intention des chemins de fer nationaux canadiens d'outiller et d'exploiter des ateliers à Saint-Malo.

2. Le travail commencera aussitôt que les arrangements seront pris et le Nord-Canadien espère être à même cet été de faire quelques réparations et d'avoir les ateliers en pleine opération à la fin de l'année.

RESEAU DU NORD-CANADIEN.

M. PAPINEAU demande:

1. Depuis quand le Gouvernement est-il propriétaire du réseau de chemin de fer Nord-Canadien?
2. Quel est le montant total du passif du Nord-Canadien assumé par le pays, lors de l'acquisition de ce chemin de fer?

1. Le Gouvernement a reçu le contrôle du capital du Nord-Canadien le 1er octobre 1917.

2. Le Dominion a acheté le capital du Nord-Canadien, mais n'a pas pris à son compte le passif en souffrance qui comprenait les dettes de la compagnie. D'après les auditeurs du Gouvernement, le total du passif au 1er octobre 1917, y compris la dette consolidée, s'élevait à $434,312,747.34.

LE VAPEUR "VOYAGEUR".

M. SINCLAIR (Guysborough) demande:

1. Où est actuellement le vapeur "Voyageur"?
2. Est-il affrété? Dans l'affirmative, depuis quand?
3. Quelle est la nature de sa cargaison et le tarif du fret dans son affrétage courant?
4. Entre quels ports voyage-t-il, et quel a été le fret net gagné à son dernier voyage?
5. Est-il assuré contre les risques de navigation et de guerre, ou contre l'un ou l'autre? Dans l'affirmative, dans quelle compagnie et à quel tarif?

L'hon. M. REID (ministre des Chemins de fer et des Canaux):

1. Le "Voyageur Canadien" a quitté les Barbades le 27 mars.

2. Il n'est affrété par personne.

3. Une cargaison de sucre pour New-York au tarif de 50 cents par 100 livres.

4. Le navire est parti d'Halifax et a fait escale à différents ports des Antilles dont le plus méridional est Demarara avec une cargaison de marchandises diverses et comme il n'a pas complété son voyage des Barbades à New-York, le département ne saura pas quel est le fret net qu'il a gagné avant qu'il ne soit arrivé au terme de son voyage.

5 Il est assuré contre les risques de navigation, mais non contre les risques de guerre. L'assurance a été faite par le ministère de la Marine, par l'intermédiaire de MM. Johnston et Higgins de New-York.

LE VAPEUR "McKEE".

1. A qui le vapeur "McKee" est-il affrété?
2. Quelle est la nature de sa cargaison, le tarif du fret par tonneau, le port de chargement et celui de déchargement?
3. Quelle est sa cargaison de retour, le tarif de fret par tonneau et le port de destination?
4. La coque est-elle assurée? Dans l'affirmative, dans quelle compagnie et pour combien?
5. Le fret est-il assuré?

L'hon. M. REID (ministre des Chemins de fer et des Canaux):

1. A l'American Metal Transport Company, de New-York.

2. Cargaison de charbon, de New-York au Chili, tarif du fret, 30 schellings par tonne D.W. par mois et les affréteurs ont pris tous les frais à leur compte, sauf les salaires de l'équipage.

3. La cargaison de retour est du minerai, le tarif du fret est de 30 schellings par tonne D. W. Port de destination, New-York.

4. La coque est assurée par Wilcox, Peck and Hughes, de New-York, pour $336,000.

5. Oui.

LOCOMOTIVES DES CHEMINS DE FER DU GOUVERNEMENT.

M. DESLAURIERS demande:

1. Le Gouvernement sait-il que le ou vers le 1er mars 1919, vingt locomotives portant les numéros 861 à 881 et l'inscription "Canadian Government" ont été ordonnées aux usines Montreal Locomotives Company?
2. Le Gouvernement sait-il que ces locomotives ont été livrées vers le 15 mars au Grand-Tronc?
3. Dans l'affirmative, quels étaient les arrangements conclus entre le Gouvernement et le Grand-Tronc relativement à ces locomotives?

L'hon. M. REID (ministre des Chemins de fer et des Canaux):

1. Oui.

2. Oui.

3. Les locomotives sont la propriété du gouvernement canadien et sont louées au chemin de fer du Grand-Tronc.

GARE CENTRALE D'OTTAWA.

M. TOBIN demande:

1. Le Gouvernement se propose-t-il de construire une voie de liaison entre la ligne maîtresse du Grand-Tronc et la ligne maîtresse du réseau national canadien à Ottawa pour permettre aux trains de la ligne de Montréal de ce dernier réseau de quitter la gare centrale ou sans reculer?
2. Dans l'affirmative, quand?

L'hon. M. REID (ministre des Chemins de fer et des Canaux):

2. Les plans relatifs à l'entrée à Ottawa sont à l'étude.

2. Il est impossible de dire d'une façon définitive quand ce changement sera effectué.

TERMINUS ET TUNNEL A MONTREAL.

M. TOBIN demande:

1. Le terminus du Nord-Canadien, rue Lagauchetière, Montréal, et le tunnel du Mont Royal, dans la même ville, appartiennent-ils au gouvernement du Canada?
2. Sinon, à qui appartiennent-ils?
3. Combien les trains du réseau national canadien paient-ils pour l'usage du tunnel et du terminus?

L'hon. M. REID (ministre des Chemins de fer et des Canaux): 1. Le terminus du Nord-Canadien, rue Lagauchetière, et le tunnel sous le mont Royal, à Montréal, sont la propriété de la Mount Royal Tunnel and Terminal Company. Le capital-actions de cette compagnie est entièrement détenu par la compagnie du chemin de fer Nord-Canadien, qui est sous la main de l'Etat devenu propriétaire des actions.

2. Répondu sous le n° 1.

3. Répondu sous le n° 1.

LA SOCIETE DE TIR DE LEVIS.

M. POWER demande:

1. Le Gouvernement connaît-il l'existence d'une société appelée l'Association de tir de Lévis?

2. A-t-il reçu de la société susdite demande pour l'usage du champ de tir du camp de Saint-Joseph?

3. Le Gouvernement a-t-il l'intention d'encourager les sociétés civiles de tir en leur accordant le privilège du tir aux cibles en certaines saisons de l'année?

Major général MEWBURN (ministre de la Milice et de la Défense): 1. Oui; la société de tir de Lévis, n° 151, dont le siège est à Lévis (P.Q.)

2. Non.

3. Oui; mais l'organisation des sociétés de tir pour l'avenir est à l'étude.

LE DOCTEUR RUFUS H. PARENT.

M. d'ANJOU demande:

1. Le docteur Rufus H. Parent, d'Ottawa, a-t-il rempli certaines fonctions militaires du 4 août 1914 au 11 novembre 1918?

2. Dans l'affirmative, quelles ont été ces fonctions?

3. Quelles sommes le docteur Rufus H. Parent a-t-il touchées: (a) pour solde; (b) pour l'allocation de famille; (c) pour frais de déplacement; (d) pour frais de bureau?

Major général MEWBURN (ministre de la Milice et de la Défense): 1. Oui.

2. Médecin du 230e bataillon du corps expéditionnaire, du 15 avril 1916 au 4 janvier 1917. Il a fait partie du personnel de recrutement canadien français du 5 janvier au 30 juin 1917.

3. (a) Solde, $1,827.75; allocation de campagne, $452; allocation de subsistance, $1,302.75, soit une somme totale de $3,582.50. (b) Allocation de famille, $688. (c) Frais de voyage, $5. (d) Frais de bureau, aucun.

SOLDATS TOTALEMENT INVALIDES.

M. McGIBBON (Muskoka) demande:

Combien y a-t-il de soldats qui ont perdu: (1) leurs quatre membres; (2) l'usage de leurs deux yeux; (3) ou sont condamnés à garder le lit comme résultat de leurs services outremer?

Major général MEWBURN (ministre de la Marine et de la Défense): 1. Un.

2. 66.

3. Soixante-quatorze. Il est entendu que nous voulons désigner les patients qui seront probablement condamnés à garder le lit pour le reste de leurs jours à la suite des blessures qu'ils ont reçues à la guerre. La plupart des cas de cette nature sont le résultat de blessures à l'épine dorsale, qui ont amené la paralysie.

[L'hon. M. Reid.]

LES DECLARATIONS DU LIEUTENANT-COLONEL PRATT.

M. McGIBBON (Muskoka) demande:

A la suite des déclarations faites par le lieutenant-colonel Pratt, devant la législature d'Ontario, disant que des officiers et autres ont dû séduire des fonctionnaires à Londres afin de pouvoir obtenir leur passage au Canada, est-ce l'intention du Gouvernement de s'enquérir de la vérité de ces faits?

Major général MEWBURN (ministre de la Milice et de la Défense): Il est impossible de s'assurer de l'exactitude des faits en Canada, mais nous avons expédié un câblogramme à Londres à ce sujet.

CAISSE DE RETRAITE ET DE PREVOYANCE DU GRAND-TRONC.

M. TOBIN demande:

1. Combien de membres sont actuellement inscrits à la caisse de retraite et de prévoyance, placée sous le contrôle de la loi des débentures consolidées du Grand-Tronc de 1874, et de ses amendements subséquents?

2. Quel est actuellement l'état financier de la caisse susdite de retraite et de prévoyance?

3. Quel excédent d'argent les syndics de la caisse ont-ils en main pour honorer leurs obligations?

4. Combien d'inscrits retirent présentement des bénéfices de la caisse en question?

5. Combien d'inscrits contribuent actuellement à la caisse susdite?

6. L'intérêt sur le fonds accumulé suffit-il à payer annuellement, à chacun des fonctionnaires en retraite ou à mettre à la retraite, les deux tiers de leur salaire de retraite?

7. Que se propose de faire le comité administratif de la caisse susdite touchant la disposition des fonds lorsqu'il n'y aura plus de membres survivants—car je comprends que l'admission est maintenant close?

L'hon. M. REID (ministre des Chemins de fer et des Canaux): 1. Le ministère des Chemins de fer et des Canaux n'a pas de renseignements à ce sujet, mais nous pouvons nous en informer auprès du secrétaire de la caisse. 2, 3, 4, 5, 6 et 7. Répondu sous le n° 1.

LES OBLIGATIONS DU NORD-CANADIEN.

M. MACKIE (Edmonton-Est) demande:

1. Quelle était la valeur au pair des garanties courantes du Nord-Canadien lorsque ce réseau a été racheté par l'Etat?

2. Quelle somme de ces garanties était détenue en Grande-Bretagne au 1er février 1917?

3. Quelle était la valeur publique de ces garanties détenues en Grande-Bretagne le 1er février 1917?

4. Quelle était la valeur publique en Grande-Bretagne des bons garantis sur le revenu du Nord-Canadien le 1er février 1919?

5. Quelle était la valeur au pair des garanties du Nord-Canadien détenues en Grande-Bretagne le 1er janvier 1919?

6. Le Gouvernement sait-il qu'avant le transfert du Nord-Canadien au Gouvernement une grande partie des garanties du réseau, alors

détenues en Grande-Bretagne, avaient, disait-on, été achetées à des prix très inférieurs au pair par des intéressés canadiens?

7. Le Gouvernement se propose-t-il de payer l'intérêt sur les $25,000,000 de bons garantis sur le revenu du Nord-Canadien?

L'hon. M. REID (ministre des Chemins de fer et des Canaux):

1. $384,931,494.40.

2. $238,625,437.82.

3. Le Gouvernement ne sait rien d'officiel à ce sujet.

4. Le Gouvernement n'a sur ce point aucun renseignement officiel.

5. $238,164,150.81.

6. Le Gouvernement ne sait rien d'officiel à cet égard.

7. L'acte de fidéicommis où se trouve prévue l'émission des obligations du Nord-Canadien 5 p. 100 convertibles garanties sur le revenu porte que l'intérêt ne sera exigible que dans le cas où le permettraient les gains nets de la compagnie, déduction faite des charges antérieures. Le Gouvernement ne voit aucune bonne raison de s'écarter du texte de l'acte d'hypothèque.

ARBITRAGE RELATIF AUX EMISSIONS DU CHEMIN DE FER NORD-CANADIEN.

M. MACKIE (Edmonton-Est) demande:

1. Quels fonctionnaires du ministère des Chemins de fer et des Canaux ont été chargés de représenter le ministère dans l'arbitrage de Toronto, en 1918, touchant la valeur des actions ordinaires du Nord-Canadien?

2. Quel était le salaire de ces fonctionnaires le 1er décembre 1917, et quel est-il actuellement?

3. Quels étaient l'âge et le rang de R. A. C. Henry et d'Alexander Ferguson, fonctionnaires du ministère des Chemins de fer et des Canaux, le 1er avril 1918?

4. Pendant quel temps MM. Henry et Alexander Ferguson ont-ils été occupés à l'arbitrage relatif aux actions ordinaires du chemin de fer Nord-Canadien?

5. Combien de jours M. Fairweather, avocat du ministère des Chemins de fer et des Canaux, a-t-il passés à Toronto, pour l'arbitrage relatif aux actions ordinaires du chemin de fer Nord-Canadien?

6. M. Fairweather a-t-il été retiré de l'arbitrage? Dans l'affirmative, par qui, quand et pourquoi?

7. M. Graham A. Bell a-t-il participé audit arbitrage comme témoin ou autrement?

8. M. Graham A. Bell a-t-il eu quelque chose à faire touchant les arrangements relatifs à la soumission de l'affaire au Gouvernement, du chef dudit arbitrage?

L'hon. M. REID (ministre des Chemins de fer et des Canaux):

1. Alex. Ferguson, R. C. A. Henry, Gordon Grant, I. C., et E. E. Fairweather sont les fonctionnaires désignés pour représenter le ministère comme témoins et prêter leur concours à l'avocat du Gouvernement, et c'est à eux que M. W.-N. Tilley, C.R., de Toronto, l'avocat chargé de l'affaire pour le Gouvernement a demandé de lui fournir, en tant que le permettraient les besoins du ministère, l'aide dont ils pourraient avoir besoin, lui et M. J. P. Newell, I.C., que l'avocat employait à titre d'expert en fait d'évaluation de voies ferrées. J. L. Payne, directeur de la statistique des chemins de fer a, lui aussi, prêté son assistance, outre qu'il a rendu témoignage.

2. Alex Ferguson .. .. $3,300 — $4,000
R. A. C. Henry .. .. 2,400 — 2,800
E. E. Fairweather .. 4,500 — 5,000
Gordon Grant.. .. .. 6,000 — 6,000
J. L. Payne .. .. .. 4,000 — 4,000

3. R. A. C. Henry, bachelier ès arts et B. Sc., ingénieur de chemin de fer, 34 ans; Alex Ferguson (gradué du collège technique de Glasgow), ingénieur-inspecteur, 37 ans.

4. Pendant tout le cours de la procédure.

5. Pendant presque toute la première moitié de la procédure.

6. M. Fairweather a dû cesser de se rendre aux séances du tribunal d'arbitrage, vu que ses services étaient requis par le comité du Sénat en voie de délibérer la refonte de la loi des chemins de fer.

7. Non, excepté pour fournir à l'avocat les renseignements qu'on lui demandait.

8. Les arrangements relatifs à la présentation de l'affaire pour le Gouvernement étaient dans les mains de M. W. N. Tilley. M. Bell et les autres fonctionnaires de l'administration ont fourni à ce dernier l'aide et les renseignements dont il avait besoin.

LE SOUS-MINISTRE DES CHEMINS DE FER.

M. MACKIE (Edmonton-Est) demande:

1. Quels étaient le salaire et la situation de Graham A. Bell, présentement sous-ministre des Chemins de fer et des Canaux, le 1er janvier 1900?

2. Quelle est la date de chacune des promotions subséquentes de Graham A. Bell, le rang et le salaire découlant desdites promotions lorsqu'elles ont été faites?

3. Quand Graham A. Bell, à titre d'auditeur du ministère, s'est-il occupé de paiements d'argent au chemin de fer Nord-Canadien?

4. Quel est le total des paiements reçus par Graham A. Bell pour services rendus comme directeur du chemin de fer Nord-Canadien?

5. Alors qu'il était payé comme directeur du Nord-Canadien, Graham A. Bell retirait-il aussi son plein salaire comme employé de l'Etat?

6. Graham A. Bell a-t-il reçu du Nord-Canadien ou de MM. Mackenzie et Mann, d'autres paiements soit pour services, soit comme gratifications? Dans l'affirmative, quel en était le montant?

L'hon. M. REID (ministre des Chemins de fer et des Canaux):

1. Il a été nommé le 1er décembre 1890. Le 1er janvier 1900, il était commis de 3e classe, à $800 par année.

2. Il a été élevé au rang de commis de 2e classe en 1903, à $1,200; il a été nommé comptable adjoint, le 6 novembre 1906, à $1,200 et élevé au rang de commis de 1re classe, le 26 décembre 1906, à $1,350. Le 1er avril 1908, ses appointements furent portés à $1,700. Il a été nommé, le 1er septembre 1909, vérificateur des comptes du ministère, à $2,800, nommé contrôleur financier, le 1er avril 1913, à $3,300, et assistant du ministre et contrôleur financier, le 1er janvier 1917, à $4,500. Son traitement fut porté à $5,000, le 1er avril 1918, puis il fut nommé sous-ministre intérimaire, le 22 juin 1918, à $5,000, et enfin, sous-ministre, le 1er avril 1919, à $6,000.

3. Quand il a été nommé vérificateur des comptes du ministère, le premier septembre 1909.

4. Il a touché la rémunération allouée d'ordinaire au directeur, c'est-à-dire $2,000.

5. Oui.

6. Non.

PRETS AU GOUVERNEMENT IMPERIAL.

M. FONTAINE demande:

1. Le Gouvernement canadien a-t-il prêté de l'argent au gouvernement impérial depuis 1914?
2. Dans l'affirmative, quelles sont ses garanties?

L'hon. sir THOMAS WHITE (ministre des Finances):

1. Oui.

2. L'obligation du Gouvernement impérial.

SALLE D'EXERCICE MILITAIRE A HULL.

M. DESLAURIERS demande:

1. Existe-t-il une salle d'exercice militaire à Hull?
2. Dans l'affirmative, l'Etat en est-il propriétaire?
3. Dans la négative, qui en est propriétaire et quel en est le loyer annuel?
4. Combien a-t-on payé en loyer jusqu'ici pour ledit immeuble?

Major général MEWBURN (ministre de la Milice et de la Défense):

1. Oui.

2. Non.

3. (a) Fortin & Gravelle. (b) $2,100.

4. $9,450, ce qui représente le loyer dû jusqu'au 31 janvier 1919.

PROPRIETE DE L'ETAT A HULL.

M. FONTAINE demande:

1. Le Gouvernement a-t-il, depuis 1917, acquis une propriété à Hull, pour le ministère de l'Agriculture?
2. Dans l'affirmative, de qui et quel a été le prix d'achat de ladite propriété?

[L'hon. M. Reid.]

L'hon. M. CRERAR (ministre de l'Agriculture):

1. Oui.

2. (a) Des exécuteurs testamentaires et fidéicommissaires de feu Alexander Stewart. (b) $14,000.

EXPOSITION DU CANADA.

M. LAVIGUEUR demande:

1. Le Gouvernement n'accorde-t-il pas annuellement un crédit de $50,000 pour les fins agricoles, à tour de province, aux expositions d'une certaine importance?
2. Cette subvention annuelle a-t-elle été régulièrement accordée depuis qu'elle est établie?
3. Dans la négative, quand a-t-elle été suspendue et pour quelle cause?
4. Si elle a été suspendue, est-ce l'intention du Gouvernement de reprendre cette politique ou de l'abandonner définitivement?
5. Quelles sont les expositions qui, jusqu'à date, ont bénéficié de cette subvention et en quelle année?

L'hon. M. CRERAR (ministre de l'Agriculture):

1. Non. Avant la guerre le Gouvernement avait coutume d'accorder $50,000 à chacune des provinces tour à tour, à l'exception de l'île du Prince-Edouard.

2. Non. En 1909, le Parlement n'a rien voté pour les expositions, attendu qu'il n'y avait pas d'exposition fédérale cette année-là. Le dernier crédit voté en 1914 fut alloué à l'association agricole de Victoria, dans la Colombie-Anglaise. Mais la guerre s'étant déclarée, le ministère de la Milice prit possession des édifices de l'exposition à Victoria et, par suite, l'exposition n'eut pas lieu. On accorda à l'association agricole $24,166.66, sur le crédit de $50,000 qui avait été voté, afin de lui permettre de solder le coût des édifices permanents qu'elle avait construits et des améliorations qu'elle avait faites en vue de l'exposition.

3. Le Gouvernement n'a pas l'intention de faire voter ce crédit à l'avenir.

4. 1903-1904, l'association d'exposition industrielle de Toronto, $49,766.66; 1904-1905, l'exposition fédérale de Winnipeg, $50,000; 1905-1906, l'exposition fédérale de New-Westminter, $50,000; 1906-1907, l'exposition fédérale d'Halifax, $50,000; 1907-1908, l'exposition fédérale de Sherbrooke, $50,000; 1908-1909, l'exposition fédérale de Calgary, $50,000; 1909-1910, aucun crédit; 1910-1911, l'exposition fédérale de Saint-Jean, $50,000; 1911-1912, l'exposition fédérale de Régina, $50,000; 1912-1913, l'exposition du centre du Canada, à Ottawa, $50,000.

1913-1914, exposition canadienne à Brandon, $50,000; 1914-1915, exposition canadienne à Victoria, $16,666.66; 1915-1916, exposition canadienne à Victoria, $7,500.

COMMISSION DES ACHATS DE GUERRE.

M. SINCLAIR (Guysborough) demande:

1. Quels sont les membres de la commission des achats de guerre?
2. Quels sont leurs appointements respectifs?
3. Quel en est le président?
4. Cette commission demande-t-elle des soumissions quand elle achète des denrées?

L'hon. M. ROWELL (président du Conseil privé):

1. Sir Hormidas Laporte, M. G.-F. Galt, M. P.-W. Gundy.

2. Aucun. Leurs services ont été donnés gratuitement.

3. Sir Hormisdas Laporte.

4. Les achats sont faits à l'enchère, des soumissions sont demandées à toute personne ou maison qui, à la connaissance de la commission, est engagée dans ce genre d'affaire; les blancs de soumission sont distribués par la poste, au lieu d'être publiés dans les journaux.

M. JAMES SIDNEY ROE.

M. PROULX demande:

1. Est-ce que James Sidney Roy est encore employé dans le département des Douanes?
2. Dans l'affirmative, quel travail fait-il dans ce département?
3. Quel est son traitement?

L'hon. M. REID (ministre des Chemins de fer et des Canaux):

1. Oui.

2. Actuellement, il fait partie du personnel de la correspondance et conduit des enquêtes au sujet des plaintes; il s'enquiert aussi des antécédents de ceux qui aspirent à entrer dans le service des douanes; il remplit également diverses fonctions qui lui sont assignées de temps à autre par le commissaire des douanes.

3. $2,800.

MUSEE DES PEINTURES CANADIENNES COMMEMORATIVES DE LA GUERRE.

*M. FRIPP demande:

1. Le Gouvernement sait-il que dans une livraison récente du "Times", de Londres, il était dit que Sa Majesté la reine et la princesse Marie avaient visité l'exposition des peintures canadiennes commémoratives de la guerre, à l'Académie royale de Londres, le "Times" ajoutant:

"Les visiteurs royaux ont aussi donné quelques moments à l'examen des plans du palais qu'on se propose de construire à Ottawa pour recevoir la collection".

2. Le Gouvernement a-t-il reçu ces plans ou leurs doubles, et, dans l'affirmative, les députés auront-ils prochainement l'occasion de les voir?
3. A-t-on choisi l'emplacement du palais projeté, et, dans l'affirmative, en quel endroit?

Major général MEWBURN (ministre de la Milice et de la Défense):

1 et 2. Je suis informé que les plans ont été préparés sous la direction du comité du musée commémoratif de la guerre et des archives militaires, par le lieutenant E. A. Richards, architecte bien connu de Londres, Angleterre, et faisant partie de la société Lanchester and Richards. Nous avons reçu, officieusement, une brochure décrivant les grandes lignes de ce plan.

3. L'emplacement n'a pas encore été choisi.

LE LIEUTENANT-COLONEL PRATT.

M. McGIBBON (Muskoka) demande:

1. Le rapport supposé du commandement de base à Dunquerque, daté du 20 février 1918, et récemment cité par le "Ottawa Journal", fait-il partie du dossier officiel du colonel A.-C. Pratt?
2. Dans l'affirmative, par qui et par quelle autorité a-t-il été livré à la publicité?
3. Est-il légal et conforme aux règlements du roi pour les journalistes et autres particuliers d'avoir accès aux dossiers officiels des officiers?

Major général MEWBURN (ministre de la Milice et de la Défense):

1. Oui.

2. Il n'a pas été livré à la publicité par le ministère de la Milice. L'accès aux dossiers officiels des officiers n'est pas permis.

CORPS EXPEDITIONNAIRE DE SIBERIE.

M. POWER demande:

1. Le Gouvernement sait-il qu'un certain nombre de soldats canadiens font partie de l'armée expéditionnaire alliée en Sibérie septentrionale?
2. Dans l'affirmative, contre qui ces soldats canadiens combattent-ils?
3. Sous le commandement de qui?
4. A-t-on reçu du commandant un rapport sur ces opérations?
5. Est-il vrai que bon nombre des Canadiens de cette armée avaient déjà été blessés en France?
6. Le Gouvernement se propose-t-il de rapatrier ces soldats prochainement? Dans l'affirmative, quand?
7. Quel est le nombre total des Canadiens engagés et à quelles unités de combat appartiennent-ils?

Major général MEWBURN (ministre de la Milice et de la Défense):

1. Oui.

2. Les bolchévistes.

3. Impossible de se procurer ce renseignement au Canada.

4. Oui.

5. Impossible de se procurer ce renseignement au Canada.

6. Aussitôt que possible.

7. Il n'est pas dans l'intérêt public de divulguer ces renseignements à présent. Je me ferai cependant un plaisir de les communiquer privément à l'honorable député, s'il le désire.

BOIS DU COMTE DE MATANE.

M. PELLETIER demande:

1. Le département des Chemins de fer a-t-il acheté du bois des marchands du comté de Matane, depuis le 1er janvier 1918, et, dans l'affirmative, de qui?

2. Le département a-t-il abandonné la coutume de demander des soumissions pour le bois dans ledit comté? Dans la négative, qui a été invité à soumissionner depuis le 1er janvier 1918?

L'hon. M. REID (ministre des Chemins de fer et des Canaux):

1. Oui. Price frères; J. A. Fenderson et compagnie; Compagnie de bois de Métis; Compagnie Transfert, Ltée; Compagnie Couture, Rheault, Ltée; Paul Therriault; J. W. Bégin; Jos. Dufour; H. Boulay et Philippe Gendron.

2. Non. Répondu sous le n° 1.

RECETTES ET DEPENSES FEDERALES.

M. MIDDLEBRO demande:

1. Quel est le total estimatif des dépenses courantes et à compte du capital requis pour l'exercice 1919-1920?

2. Quels sont les principaux chefs de dépense et les sommes qui en relèvent?

3. Quelles sont les principales sources de revenu pour les défrayer et le revenu estimatif de chaque source?

4. Quelles sont les autres sources disponibles pour prélever ce qui manque au revenu?

L'hon. sir THOMAS WHITE (ministre des Finances):

1 et 2. Les dépenses estimatives du fonds consolidé du revenu et les dépenses estimatives au compte du capital pour 1919-20 sont indiquées au budget qui a déjà été communiqué au Parlement. Un budget supplémentaire, qui n'est pas encore établi, lui sera probablement soumis plus tard. Les grandes lignes du budget des dépenses de guerre sont tracées dans le projet de résolution dont le Parlement est maintenant saisi.

3 et 4. Les sources probables du revenu de 1919-20 seront annoncées dans l'exposé budgétaire.

EDIFICES DU MINISTERE DE LA MARINE, A QUEBEC.

M. POWER demande:

1. Les fonctionnaires des ministère de la Marine et des Travaux publics ont-ils fait au Gouvernement des recommandations ou des rapports touchant le transfert des édifices du ministère de la Marine, de Québec, à l'anse Bridgewater, Sillery, pendant les années de 1911 à 1918?

2. Dans l'affirmative, le Gouvernement se propose-t-il d'étudier ces recommandations ou rapports?

L'hon. M. REID (ministre des Chemins de fer et des Canaux):

1. Oui, en 1913.

2. Pas actuellement.

[Major général Mewburn.]

M. POWER demande:

Les fonctionnaires des ministères de la Marine et des Travaux publics ont-ils fait au Gouvernement des recommandations ou des rapports touchant le transfert des édifices du ministère de la Marine, de Québec, à l'anse de Sillery, pendant les années de 1911 à 1918 inclusivement, et dans l'affirmative, le Gouvernement se propose-t-il d'étudier ces recommandations ou rapports?

L'hon. M. MACLEAN: Non, en ce qui a trait au ministère de la Marine.

QUESTIONS CONVERTIES EN ORDRES DE DEPOT DE DOCUMENTS.

Par M. SAVARD:

1. En quoi consistent les irrégularités que l'on reproche au major L'Heureux, dans l'administration du 167e bataillon?

2. Le Gouvernement sait-il que l'adjudant de ce bataillon, le capitaine J. A. Poirier, qui était le bras droit du commandant, n'a pas été inquiété, mais qu'au contraire, il a été envoyé au front aussitôt le procès du lieutenant-colonel Readman fini?

3. Quelles ont été les accusations portées contre L'Heureux, et quels sont ceux qui ont fait l'enquête?

4. Le major L'Heureux a-t-il été appelé à se défendre?

5. Le Gouvernement sait-il que le major L'Heureux, à différentes reprises, a demandé une enquête, et qu'on lui a répondu que l'on n'avait rien à lui reprocher?

Par M. TOBIN:

1. Combien d'hommes enrôlés sous l'empire de la loi du service militaire, 1917, ont été dépêchés du Canada en Sibérie (a) avant le 11 novembre 1918, et (b) après cette date?

2. En vertu de quelle loi, de quel décret du conseil ou autre pouvoir les hommes susdits ont-ils été envoyés en Sibérie?

Par M. MIDDLEBRO:

1. Sur la somme totale de l'impôt sur le revenu encaissée pour l'année dernière et pour laquelle il y a des rapports disponibles, quelle somme a été versée respectivement par chacune des neuf provinces du Canada?

2. Sur la somme totale de la taxe sur les profits de guerre dans les affaires encaissées pendant la guerre, quelle somme a été versée par chacune des neuf provinces respectivement?

3. Sur la somme totale des droits de douane encaissés pendant les quatre dernières exercices quelle somme a été versée par chacune des provinces, respectivement?

4. Sur la somme totale des revenus d'accise et de l'intérieur encaissés pendant les quatre dernières années, quelle somme a été versée par chacune des provinces, respectivement?

Par le même:

1. Quel est le total des emprunts domestiques fédéraux de guerre jusqu'ici?

2. Quelle somme de ces emprunts a été prise par chaque province du Canada?

3. Quel était le montant des dépôts dans les banques à la fin de l'exercice financier avant la date du premier de ces emprunts?

4. Quel est le montant des dépôts dans les banques canadiennes d'après le dernier état publié, et quelle est la date de l'état susdit?

Par le même:

D'après les derniers chiffres disponibles, quelle est la population de chacune des quatre provinces de l'Ouest, et des cités de Victoria, Vancouver, Calgary, Edmonton, Régina, Saskatoon, Brandon et Winnipeg?

Par M. PEDLOW:

1. Quelles sont les fonctions actuelles du département de la censure?
2. Quels en sont les fonctionnaires et leurs appointements?
3. Quelques-uns d'entre eux ont-ils d'autres occupations?
4. Combien d'entre eux, s'il en est, sont d'anciens journalistes, et quels sont leurs noms?
5. A-t-on encore besoin d'un censeur des câblogrammes?
6. Combien coûte par année le bureau du censeur?

DEMANDES DE DOCUMENTS.

Par M. MACKIE (Edmonton):

1. Copie de tous rapports ou lettres de Graham A. Bell, au sujet des actions ordinaires du chemin de fer Nord-Canadien, et de l'arbitrage de 1918 sur la valeur de ces actions.

2. Copie de la preuve sur l'arbitrage fait à Toronto en 1918 touchant la valeur des actions ordinaires du chemin de fer Nord-Canadien, assumé par l'Etat.

3. Copie de toute correspondance et autres documents concernant la mise en liberté conditionnelle, la grâce d'un nommé Charles McMullen, d'un nommé Pearson et d'un nommé Heaton, condamnés à l'emprisonnement au pénitencier de l'Alberta.

Par l'hon. M. MARCIL:

Copie de toute correspondance échangée entre F.-X. Gagnon, de Port-Daniel-Est, province de Québec, et le département de la Justice, touchant le tribunal d'exemption militaire qui a siégé à cet endroit.

Par M. McISAAC:

Copie de toute correspondance quelconque inhérente au louage par le Gouvernement de la sécherie de poissons de Souris, île du Prince-Edouard, y compris copie de l'avis d'adjudication du 15 mai 1914, et copie du bail.

La Chambre a ordonné, sans débat, le dépôt de ces documents.

DISCUSSION D'UNE MOTION RELATIVE AUX INCIDENTS DU NOVICIAT DE GUELPH.

L'hon. sir SAM HUGHES propose une résolution ainsi conçue:

La Chambre est d'avis qu'en raison des déclarations faites publiquement au cours du mois de juin 1918 au sujet du noviciat de Guelph, et des circonstances et des faits relevant de ces accusations et d'autres accusations identiques touchant la désertion des jeunes gens et la connivence de tiers, en vue de tromper les fins de la loi du service militaire et autres lois et ordonnances intéressant la formation des forces militaires du Canada, il y a lieu de nommer un comité spécial parlementaire pour examiner la question avec toute l'autorité voulue, pour interroger les témoins sous serment, pour payer les frais nécessaires et pour faire rapport à cette Chambre.

Il dit: Monsieur l'Orateur, cette motion traite de la prétention du noviciat des jésuites de Guelph, à la souveraineté et à la reconnaissance tacite de cette prétention par le Gouvernement. Cette accusation pourrait être portée, non pas contre ce gouvernement seul, mais, de fait, j'en suis sûr, contre presque tous les gouvernements qui ont précédé celui-ci depuis bon nombre d'années.

Le noviciat occupe une ferme située à deux milles environ des limites de Guelph. Il y a un an, au printemps de 1918, quarante à cinquante personnes étaient, paraît-il, employées sur cette ferme, dont un certain nombre auraient été aptes au service militaire, aux termes de la loi. Le représentant militaire à Guelph, en ce moment, était un homme estimé du nom de W-e-s-t-o-b-y ; j'épelle le nom, car il a déjà prêté à confusion. Le représentant militaire du district était le colonel White, cidevant commandant du 30e fusiliers de Wellington, qui jouissait, lui aussi, de la meilleure réputation dans la ville de Guelph. L'adjoint du grand prévôt était un jeune officier qui avait servi avec distinction au front, y avait été blessé et réformé, et dont deux frères sont restés au front. Il s'appelait le capitaine Macauley et était lié à l'état-major à London. Les autorités du noviciat manquèrent dès le début de faire présenter leurs gens à l'examen médical requis par la loi du service militaire. Elles manquèrent de les faire présenter pour quoi que ce soit, touchant la loi du service militaire. Elles manquèrent de les faire répondre à l'arrêté concernant la classe de vingt à vingt-trois ans. Bien qu'on le leur ait maintes fois demandé, elles refusèrent de donner aucun nom, ou renseignement, ou de reconnaître en aucune façon l'autorité du Gouvernement.

Westoby, White et Macauley leur ont demandé, à plusieurs reprises, de fournir ces renseignements. Le 30 novembre 1917, Westoby écrivit au noviciat une lettre dont l'existence n'est pas contestée. Le noviciat offrit de la résistance aux tentatives de Macauley, le 7 juin, époque de la prétendue descente. On a là bravé la loi, alors que partout ailleurs, la gendarmerie faisait des arrestations. Personne ne fut arrêté au noviciat, ni pour défaut de s'enregistrer ou de répondre, ni pour donner asile à des

réfractaires. Je puis dire que certaines des plaintes formulées d'abord contre ce noviciat vinrent de coreligionnaires. Ils s'indignaient à la pensée qu'au moment où leurs fils faisaient, sans peur, leur devoir au front, on pouvait voir là, de la rue, quarante ou cinquante individus, d'apparence robuste, refusant de répondre à l'appel et bravant réellement la loi—état de choses fatal aux institutions sous lesquelles nous vivons.

On a donné une large part à l'association des pasteurs de Guelph dans cette affaire, pour essayer d'embrouiller les cartes. Il y avait longtemps que cette association, comme toutes les associations de pasteurs au Canada, faisait, à la demande du Gouvernement, du recrutement et agissait comme garde nationale. Il y a des congrégations au Canada qui, même avant la mise en vigueur de la loi du service obligatoire, n'avaient pas un seul de leurs membres d'âge militaire et apte au service qui ne fût pas enrégimenté. C'était le cas à Guelph, à part une ou deux exceptions. Elles réclamaient toutes que l'on éclaircissât le scandale du noviciat. Après la soi-disant descente de police, on essaya de soulever une partie de la population contre l'association des pasteurs qui avait, à la demande du Gouvernement, aidé au recrutement, et incidemment, à l'élection du Gouvernement d'union. Devant l'échec de la perquisition, et vu la suppression des articles de journaux et l'humiliation que l'on fit subir à Macauley, l'association, violant les règlements de la censure, publia la déclaration suivante:

1. Notre attitude n'est pas causée par l'intolérance réligieuse.
2. La question en jeu intéresse tout le monde, et par conséquent tout le monde doit faire sa part.
3. L'association n'accuse personne, mais demande que l'on examine les accusations faites par les autorités.
4. Si la loi du service militaire tient responsables ceux qui abritent des déserteurs, elle doit s'appliquer à une institution qui en cache vingt-deux.
5. Nous, pasteurs, nous refusons d'être considérés comme n'ayant pas droit de nous immiscer dans des questions de ce genre, ou comme n'ayant pas droit ou étant incapables de diriger la population ou remplir les fonctions auxquelles nous avons été appelés dans ce but particulier.

On avait recherché l'aide de l'association des pasteurs qui, aussitôt, la donna généreusement, aussi bien pour le recrutement que pour les élections. Après les élections, le révérend M. Palmer, pasteur presbytérien de Guelph et membre de l'association des pasteurs, eut une conversation avec un des membres du cabinet, le solliciteur général (M. Guthrie), qui lui assura que l'on tirerait la chose au clair. Toutefois, à son retour d'Ottawa, M. Guthrie dit à M. Palmer sur un ton familier: "Doherty dit qu'ils sont en règle et que l'on doit les laisser tranquilles." Une autre fois, M. Palmer eut l'occasion de parler à M. Guthrie. C'est alors que celui-ci repartit pour Ottawa et lui envoya des comptes rendus des débats, dont il avait marqué les pages 3498 à 3503, dans la séance du 13 juillet 1917, et 3702 à 3717 dans celle du 19 juillet. C'était le débat sur la question, qui démontrait clairement que ces messieurs du noviciat étaient passibles de poursuites.

Il y a d'autres rumeurs auxquelles je tiens à faire brièvement allusion, au cas où la chose viendrait devant les tribunaux. Une d'elles veut que le solliciteur général ait envoyé un télégramme très important à son associé comme avocat, M. Kirwin qui, si je comprends bien, était l'avocat du noviciat. On peut facilement se figurer l'agitation qui fut soulevée. Les circonstances relatives à l'incident avaient fait l'objet d'un scandale public dans tout le pays. London avait demandé à plusieurs reprises que des mesures fussent prises; les officiers en parlaient entre eux; les gens discutaient la chose et la rumeur courut que ces insoumis, non seulement vingt-deux, mais tous, avaient été mis là en cachette. Ajoutez à cela l'histoire que le ministre de la Justice (M. Doherty) y avait un fils. Je n'ai pas eu l'avantage de voir ce dernier depuis plusieurs années, mais à ce moment là—il avait alors dix-sept ou dix-huit ans—il n'était certainement pas, à mon avis, apte au service. Mais on fit courir le bruit qu'il se cachait là, et l'on peut se faire une idée de l'excitation que cela avait produite. Au lieu de faire ce qu'ils auraient dû faire, c'est-à-dire appeler Westoby, Macauley et White et leur dire: "Voici les jeunes gens, inspectez-les et prenez ceux qui doivent partir", ils ont essayé du commencement à la fin d'ignorer la loi, et ils ont agi comme s'ils ne se considéraient pas soumis aux lois du Canada et comme s'ils ne voulaient reconnaître aucune autorité. Il y avait aussi une rumeur à l'effet que le ministère de la Justice et celui de la Milice ne s'entendaient pas, et l'on disait que le ministère de la Milice, tout à son honneur, avait ordonné que l'on éclaircît l'affaire. Si cet ordre a été donné, j'en félicite le ministre de la Milice (M. Mewburn). Après cela, nous voyons un train arrivant à Guelph le 7 juin 1918, à 7 heures 35 du soir. Je cite

les dates afin de préciser et d'éviter les contradiction. Macauley avait avec lui onze hommes en civil. Il portait un chevron sur le bras, indiquant son autorité, mais tous étaient habillés en civil, car Macauley ne voulait pas arriver à Guelph avec un détachement de soldats et créer une agitation sur sa route vers le noviciat. Il alla à l'arsenal où il prit certaines informations, puis se procura un véhicule et se fit conduire tranquillement au noviciat, où il arriva avant neuf heures du soir.

Il n'amena que trois hommes à la porte et un membre du noviciat refusa de donner aucun renseignement, mais téléphona au juge Hayes et à l'avocat Kirwin. Ce dernier vint au noviciat et Macauley l'informa qu'il avait résolu d'emmener trois des étudiants, pour faire décider la question. Au mur était suspendue une longue liste qu'il parcourut, cette liste évidemment contenant les noms des hôtes du noviciat. Pas un seul des hôtes de cette institution n'avait de document l'exemptant du service militaire. Ce noviciat refusa de reconnaître l'autorité du capitaine Macauley et de lui donner les renseignements qu'il lui demanda. Les autorités du noviciat se mirent en communication avec le ministère de la Justice à Ottawa—et si je ne me trompe, avec le ministre de la Justice lui-même—et le ministère se mit en communication avec le capitaine Macauley qui, cependant, étant officier militaire, refusa à bon droit de recevoir d'ordres de tout ministère, autre que celui de la Milice. Alors le ministère de la Justice, évidemment, s'aboucha avec le ministère de la Milice, et en l'absence du ministre de la Milice, certains officiers, après l'heure de minuit, téléphonèrent au capitaine Macauley, lui ordonnant de quitter le noviciat la même nuit. On donna ainsi à ceux qui voulaient se dérober la facilité de s'esquiver. Le capitaine Macauley revint le lendemain, cependant, pour obtenir les noms des hôtes du noviciat, mais la liste était disparue. Cette même nuit—c'est-à-dire celle où eut hier la descente—le ministère de la Justice, afin de supprimer entièrement l'affaire, ordonna à la presse de n'en pas publier un seul mot. L'ordre vint du ministère de la Justice et on peut le faire remonter directement au ministre de la Justice lui-même.

Plus tard le ministre de la Justice envoya ses excuses. C'est ici que le colonel Godson-Godson intervint. Ce qu'il y a de plus grave, en ce qui concerne le colonel Godson-Godson, c'est qu'il visita London, et que les lettres se rattachant à la question furent, soit par cet officier soit par ses sous-ordres, enlevées des liasses à cet endroit. Macauley fut envoyé à Winnipeg. La presse fut de nouveau soumise à la censure, mais les esprits étaient tellement montés à Guelph qu'ils ne voulurent plus tenir compte de la censure. Et au haut de la chaire dans les églises ainsi que dans les journaux, on passa outre à la censure et on publia tous les faits se rattachant à cette affaire; mais quand le révérend M. Palmer retourna donner des conférences au Nord-Ouest, il constata que la publication de ses discours était interdite.

Le Gouvernement fédéral fut saisi de l'affaire et l'attitude qu'il prit—à bon droit à mon sens—ce fut de demander qu'on formulât des accusations spécifiques, sans quoi il refuserait de se saisir de la question. C'est le révérend M. Palmer qui a dressé ce réquisitoire que voici:

1. Le ministère de la Justice à Ottawa s'est opposé aux efforts tentés par le bureau militaire de Guelph pour s'éclairer sur la situation des hôtes du noviciat de Guelph.

2. Que par là le ministère a conféré des privilèges spéciaux à une institution qu'il aurait fallu mettre sur un pied d'égalité avec les autres institutions.

3. Que l'honorable C.-J. Doherty, dans la nuit du 7 juin, est intervenu pendant que le capitaine A.-C. Macauley exécutait les instructions reçues de ses supérieurs.

4. Que le ministre de la Justice, par son titulaire, a empêché d'affecter au service militaire des jeunes gens d'âge militaire résidant dans cette institution.

5. Que la censure de la presse, établie à l'instigation d'un ministre de l'Etat a donné plus d'intensité à l'opinion de ceux qui affirment que l'institution de Guelph est l'objet d'une protection spéciale.

J'affirme par les présentes que les accusations ci-haut énoncées je les fais de bonne foi, les croyant conformes à la vérité et corroborées par les faits qui pourraient être établis.

Kennedy H. Palmer.

Lorsque le Gouvernement fut saisi de la question, il refusa d'agir, à moins qu'on ne formulât des accusations catégoriques mettant le Gouvernement en jeu. Le révérend M. Palmer formule certaines accusations, spécifiques à mon avis; mais pour éviter tout malentendu, je tiens à assumer, à titre de député, la responsabilité d'énumérer quelques-unes des accusations, ou plutôt des allégations qui ont été faites, non pas dans le but d'attaquer le Gouvernement, mais afin de révoquer ici en doute cette prétendue souveraineté d'une société quelconque ou la supériorité qu'elle réclame sur l'Etat.

Voici ces allégations:

Que le Gouvernement a illégitimement manqué de faire inscrire les hôtes du noviciat pour l'examen médical ou pour le service en vertu de la

loi du service militaire, et le Gouvernement a en outre manqué de punir ceux qui donnaient l'hospitalité aux insoumis du noviciat.

2. Un membre du Gouvernement (M. Guthrie) a informé un membre de l'association ministérielle que "Doherty dit que ces gens sont en règle et qu'il faut les laisser tranquilles." C'est là une ingérence illégitime.

3. Le ministère de la Milice donne aux autorités à London ordre d'agir et Macauley a agi. C'était légitime.

4. Les autorités du noviciat se sont abouchées avec le ministre de la Justice.

C'était parfaitement constitutionnel.

5. Le ministère de la Justice s'est illégitimement mis en communication avec Macauley.

6. Le ministère de la Justice s'est mis en communication avec le ministère de la Milice.

Voilà qui est parfaitement légitime.

7. Après l'heure de minuit, le ministre de la Milice s'est mis en communication avec Macauley et lui ordonna illégitimement de se retirer du noviciat.

8. Le ministère de la Justice a donné à tort des ordres à la censure.

9. Le ministre de la Milice a fait des excuses au principal du noviciat et a censuré indirectement Macauley quand ou aurait dû donner l'ordre au principal de se conformer à la loi.

10. Le colonel Godson-Godson, grand-prévôt du ministère de la Milice, a rendu visite au noviciat et l'on prétend qu'il a fait de nouvelles excuses.

Cela n'a absolument aucune importance.

11. Godson-Godson s'est rendu à London et on prétend qu'il y a enlevé irrégulièrement et subrepticement certaines lettres des dossiers militaires.

Cela n'a pas beaucoup d'importance et peut s'expliquer facilement.

12. Macauley a été transféré à tort à Winnipeg par le ministère de la Milice.

Je n'ai pas besoin de faire de commentaire sur ces faits—ils sont assez éloquents par eux-mêmes—mais ils ne justifient pas le principe que nous devrions avoir des droits égaux, des lois égales pour tous et des privilèges spéciaux pour personne. Ce noviciat s'est arrogé le droit de se considérer comme un pouvoir souverain. Le colonel Street, d'Ottawa, citoyen de cette ville, qui agissait en qualité de militaire, s'est vu refuser l'entrée et il a eu la même expérience que le colonel Macauley à Guelph et London et que d'autres dans tout le Canada. Si ces institutions doivent être supérieures à la loi qu'elles peuvent ne pas observer, je ne considère pas que ce soit un bon état de choses et je n'ai certainement pas l'intention de consentir à avoir un corps souverain à côté de l'Etat souverain au Canada. L'Etat doit être l'autorité suprême et toutes les organisations et les corporations doivent s'incliner devant sa volonté.

Je me souviens qu'une fois dans une élection du comté de Victoria je me suis opposé

[L'hon. sir Sam Hughes.]

à l'inscription de sept ou huit noms sur la liste des électeurs. Les membres d'une corporation qui possédaient un petit édifice, voulaient faire inscrire leurs noms sur la liste électorale. Quelques mois auparavant ils avaient déclaré sous serment que l'édifice ne valait que 250 piastres et pourtant ils se présentèrent pour demander que comme propriétaires conjoints, leurs noms soient inscrits sur la liste. Je m'y opposai en alléguant que la propriété n'était pas suffisante pour donner la qualification aux membres d'une corporation de ce genre et je demandai que l'inscription soit refusée. Le juge Deacon qui présidait, déclara que ces corporations cherchaient à infirmer les lois du pays, qu'elles n'avaient pas de derrière pour y donner des coups de pied, ni d'âmes à sauver et il décida que les membres de cette corporation ne pourraient pas être inscrits comme électeurs. Il faut que d'autres fassent comme le juge Deacon, si l'on veut que ces corporations obéissent à la loi.

Je pourrais faire remarquer que j'ai reçu de nombreuses plaintes au sujet de ce noviciat de Guelph et elles venaient de gens de la même croyance que des membres de ce noviciat eux-mêmes. Ils avaient honte que quelqu'un cherche à éluder la loi comme cela s'est fait dans ce cas. Je pourrais citer un autre cas, et il y en a beaucoup, à l'honneur des ecclésiastiques de cette église, celui d'un jeune homme qui avait été convoqué par le ministère de la Milice. Il courut immédiatement voir le religieux en chef de son district et chercher à obtenir un appui pour se faire exempter. Le religieux le toisa, écouta ce qu'il avait à dire et répondit: "Endossez l'uniforme, vous êtes le type d'homme qui devrait combattre; pourquoi demandez-vous à être exempté? Ce jeune homme endossa l'uniforme mais finalement il s'en débarrassa, en dépit de son ami le religieux. Je pourrais citer l'un après l'autre, des exemples d'individus de cette communauté qui ont été humiliés de constater cela, parce que derrière le rideau l'œuvre se continuait de faire exempter irrégulièrement des jeunes gens d'aller au front pendant que d'autres étaient pris. Rien n'a plus contribué à répandre l'esprit de rébellion dans le Canada, rien n'a créé un antagonisme plus fort contre le Gouvernement que de voir que l'application de la loi du service militaire n'était pas faite avec un esprit d'équité dans tout le Canada. Cela a répandu un sentiment d'amertume. Des gens ont vu prendre leurs fils qu'on a envoyés au front pendant que les enfants de leur voisin restaient chez eux sans être inquiétés. Les

agents militaires qui touchaient $10 par tête ne pouvaient pas être amenés à toucher à certains jeunes gens, tandis qu'ils allaient s'emparer d'autres jeunes hommes n'ayant pas l'âge ou qui étaient très près de l'âge pour les emmener. Cela a donné naissance à un esprit de rébellion que l'injustice engendre toujours et un sentiment particulièrement violent a envahi la population aux alentours de Guelph.

L'intention n'existe pas d'être intolérant. Toute l'intolérance provient du noviciat. Presque un an s'est écoulé après l'adoption de la loi du service militaire avant qu'on agisse. De la tolérance. Le ministère de la Milice a été plus que tolérant. Il s'est écoulé plus de trois mois avant qu'il agisse et le noviciat le défiait toujours. Je lirai cette définition de la tolérance:

C'est d'abord la reconnaissance des droits du jugement particulier en matière de foi et de culte; c'est aussi la liberté accordée par le Gouvernement d'un Etat à chaque citoyen d'avoir ou d'enseigner publiquement et de soutenir ses opinions religieuses et de rendre un culte à qui il veut, comment et où il lui plaît, pourvu qu'il n'attente pas aux droits des autres ou qu'il ne viole par les lois de la décence, de la moralité, du bon ordre et de la sécurité du pouvoir public.

Que devait-on faire, dans les circonstances? Les troupes alliées venaient d'éprouver un échec à Saint-Quentin, et par tout le monde civilisé régnait un courant d'opinion que la défaite de l'Entente était possible. Les jeunes gens du noviciat furent appelés sous les drapeaux, mais ils refusèrent de répondre à l'appel et défièrent la loi. Si l'on a fait preuve d'intolérance quelque part, ce sont certainement les autorités du noviciat de Guelph, en vertu de la définition de la tolérance que j'ai citée tout à l'heure. Le ministère de la Milice, de son côté, a fait preuve d'une grande tolérance en négligeant d'agir avec toute la célérité qu'il aurait dû déployer. Il y a aussi le fait que l'Etat a reconnu le droit qu'a tout citoyen...

M. BUTTS: L'honorable député me permet-il de lui poser une question?

L'hon. sir SAM HUGHES: Une douzaine, si vous le désirez.

M. BUTTS: L'honorable député est-il en mesure de fournir à la Chambre des statistiques quant à la proportion des catholiques et des protestants qui ont combattu dans les rangs des armées alliées?

L'hon. sir SAM HUGHES: Je ne m'occupe pas si un homme est catholique romain...

M. BUTTS: Je sais que vous vous en occupez.

L'hon. sir SAM HUGHES: ...ou protestant; cela ne me fait ni chaud ni froid. Je n'ai pas l'intention de discuter cet aspect de la question, pour le moment. En temps et lieu, je serai prêt à le faire, mais cela n'a aucune portée sur les faits que j'expose en ce moment. Certes, je suis très heureux, puisque l'honorable député a soulevé cette question, de déclarer que les catholiques de la circonscription électorale que j'ai l'honneur de représenter ici—anglais, français et d'autres nationalités, de fait tous les catholiques de la région—ont insisté à maintes reprises auprès de moi, pour que la vérité soit connue, relativement à toute cette affaire.

Je reprends donc maintenant le fil de mon discours. En troisième lieu, le fait que l'Etat reconnaît le droit...

M. BUTTS: L'honorable député me permettra peut-être de lui poser une autre question?

L'hon. sir SAM HUGHES: Certainement. Je suis prêt à tout pour faire plaisir à mon honorable ami.

M. BUTTS: Est-ce que les catholiques n'étaient pas plus nombreux que les protestants, dans les rangs des armées alliées?

L'hon. sir SAM HUGHES: En réalité, je n'en sais rien. Je n'ai jamais questionné un homme sur la religion qu'il professe. Dans toute ma carrière...

M. BUTTS: Je suis en mesure d'affirmer que les catholiques étaient la majorité.

L'hon. sir SAM HUGHES: J'ai adopté la devise de Talleyrand. A quelqu'un qui lui demandait un jour: "Quelle est votre religion"? Talleyrand répondit: "Je professe la religion de tout homme sage". "Mais en quoi consiste cette religion"? reprit son interlocuteur. Et le grand diplomate répondit ceci: "Un homme sage ne dit jamais quelle religion il professe".

Pour la troisième fois, j'essaierai donc de continuer mon discours. En troisième lieu: le fait que l'Etat reconnaît à tout citoyen le droit de jouir du bénéfice des lois et de tous les privilèges de la société, sans tenir compte des divergences d'opinion sur les questions de religion.

Voilà toutes les observations que je désire faire entendre sur ce sujet. Je veux exposer les faits purement et simplement, sans faire de commentaires. J'ajouterai que j'ai consulté un bon nombre de mes amis depuis que j'ai fait inscrire cette motion au feuilleton. Ils sont d'avis que si le Gouvernement voulait bien examiner l'affaire et la

soumettre à l'enquête d'un magistrat, d'une commission ou de quelque tribunal de cette nature, au lieu d'en référer à la décision des membres du Parlement, ce serait peut-être le moyen de régler l'affaire sans tapage; il serait plus facile d'exposer les faits et il se produirait moins de retard. Dans cette disposition d'esprit, je suis donc prêt à accepter toute solution raisonnable que le Gouvernement pourra offrir.

Major général MEWBURN (ministre de la Milice et de la Défense): J'ai écouté avec beaucoup d'intérêt les remarques de l'honorable député de Victoria (Ont.) (sir Sam Hughes). Bien que les accusations spécifiques au sujet desquelles il demande une enquête n'affectent pas absolument le ministère de la Milice et de la Défense, je me rends parfaitement compte, toutefois, que ces accusations le concernent, et qu'il a été en relations très étroites avec le ministère de la Justice, lorsqu'il s'est agi de la mise en vigueur de la loi du service militaire obligatoire. L'honorable député a affirmé que nombre de gens nous blâment pour n'avoir pas ordonné plus tôt une enquête relativement à cette affaire. Je ne désire nullement faire retomber la responsabilité sur un autre département. Je suis prêt à assumer toute la responsabilité que j'ai dans cette affaire.

A venir jusque dans le cours du mois d'avril, c'est un fait notoire que le ministère de la Justice avait la mission d'appréhender tous les hommes sujets au service militaire. Le ministère de la Milice et de la Défense n'a eu absolument rien à faire avec l'application de la loi, tant qu'il n'eut pas reçu un avis des registraires au service du ministère de la Justice, que tel individu n'avait pas droit à une exemption et qu'il avait reçu l'ordre de se présenter à l'un des bataillons de dépôt.

Si cet homme a fait défaut de se présenter, il est tenu pour insoumis, et le devoir incombait au ministère de la Milice de l'appréhender. Vers la fin du mois d'avril, le conseil a rendu un décret déchargeant à cet égard la police fédérale de toute obligation, et cela est devenu l'affaire du ministère de la Milice. Comme on le voit, il n'a pas pu s'écouler bien du temps, d'avril en mai, pour que nous ayons pu, après avoir recueilli les informations nécessaires, prendre ce travail à notre charge.

Je tiens à dire tout de suite à la Chambre que, pour ma part, en tant qu'il s'agit de mon administration et depuis que s'est ébruitée cette malheureuse affaire, j'ai toujours pensé que des recherches à cet égard seraient bien accueillies. Nous ne redoutons nullement la lumière du jour sur une partie quelconque de nos travaux et, quant à moi, je veux bien de n'importe quelle enquête que le Gouvernement pourra décider d'accorder. Je n'en désire pas moins faire connaître à la Chambre quelle est ma position dans cette affaire, et je parlerai d'abord des ordres que j'ai donnés relativement à une enquête au noviciat, car c'est de moi que les premiers ordres sont émanés. Je désire en deuxième lieu donner lecture de la lettre d'excuse que j'ai adressée au recteur de cet établissement. Je n'ai pas honte de m'être excusé, et l'on admettra, je n'en doute point, quand les faits seront connus, que c'était de ma part la seule conduite digne à tenir. Je déclare sans hésiter que, dans les mêmes circonstances, j'agirais de nouveau comme je l'ai fait alors.

Je regrette d'avoir à dire que, dans toute cette malheureuse affaire, comme au reste dans toutes les opérations relatives à la loi du service militaire, on a beaucoup trop parlé dans le pays et l'on s'est demandé trop souvent si un tel était protestant ou catholique, s'il était catholique, presbytérien, méthodiste, anglican ou Canadien français. Tous ceux qui se sont enrôlés étaient, à mon sens, des soldats canadiens, et il convenait de les traiter comme tels. Si c'était là l'esprit qui y avait régné en toute chose, il y aurait eu beaucoup plus d'unité dans le pays.

Le 31 mai 1918, une personne sûre m'a fait savoir qu'il y avait au collège des jésuites de Guelph plusieurs hommes qui se dérobaient au service militaire. On m'a cité tout particulièrement les noms de deux jeunes gens, et le nom d'un troisième à Guelph a été mentionné sans qu'il eût rien à faire au noviciat. J'ai tout de suite fait parvenir une note au capitaine Tyndale, qui faisait les fonctions de sous-secrétaire d'un comité qui, au ministère de la milice, veillait à l'exécution de la loi du service militaire et se tenait étroitement en contact avec le ministère de la Justice, à qui avait été confiée l'exécution de cette loi. Ce sous-comité se réunissait chaque après-midi pour un examen des questions auxquelles la loi du service militaire pouvait donner lieu, et, comme je l'ai dit, il était en communication constante avec le ministère de la Justice, dont il suivait les instructions. Je vais maintenant donner lecture des ordres que j'ai émis et ce sont les seuls que j'aie donnés dans cette affaire. Je tire ma citation d'une copie fidèle de la minute de

ces ordres. L'original a été envoyé au capitaine Tyndale.

L'hon. sir SAM HUGHES: De London?

Major général MEWBURN: Non, d'Ottawa, où il était le secrétaire du sous-comité en question. A son tour, il a fait passer cette note au grand prévôt, qui ensuite l'a transmise à London, où on l'a conservée. Lorsque cette affaire a été soulevée et que l'on eut dit, publiquement ou d'autre façon, que j'avais donné des ordres autres que ceux dont il était fait mention dans la note au capitaine Tyndale, j'ai fait venir le document original au siège de l'administration à Ottawa, d'où il n'aurait jamais dû sortir. La pièce nous a été retournée de London. Il est faux de dire que le grand prévôt était allé à London prendre dans les dossiers certaines pièces qui s'y trouvaient. Voici les ordres que j'avais donnés:

Note au capitaine Tyndale:

Je tiens d'une personne sûre qu'il y a au collège des Jésuites de Guelph plusieurs hommes, entre autres un nommé Newman et un nommé Craig, lesquels se dérobent au service militaire. Il faudrait prendre des mesures pour s'assurer de ces personnes. Un autre cas non moins notoire c'est celui de James Alexander, fils de A. W. Alexander, de Guelph. Pourriez-vous vous occuper de ces affaires? Le grand prévôt probablement vous aiderait.

(*Signé*) S. C. Mewburn.

Je crois inutile de mentionner ici le cas d'Alexander, puisque ce jeune homme s'est engagé peu de temps après et il est passé outre-mer. Ce que je viens de lire est une copie de l'original, et c'est le seul document que j'aie émis dans cette affaire, sauf la lettre d'excuse dont j'ai parlé.

Je désirerais faire part à la Chambre de ce qui a suivi, en tant que mon administration est concernée.

Le capitaine Tyndale transmit ce document, sans retard, au grand prévôt qui, à son tour, l'envoya à London et donna l'ordre à l'adjoint du grand prévôt d'étudier la question.

Le capitaine Macauley se rendit à Guelph le soir du 7 juin et se présenta ce soir-là au noviciat. Le 7 juin, à minuit, l'adjudant général reçut, par téléphone, une communication du ministre de la Justice (M. Doherty), l'informant que le capitaine Macauley était arrivé au noviciat à neuf heures du soir et se proposait d'arrêter certains hommes qui, de fait, n'étaient pas tenus au service militaire. Sur ce, l'adjudant général ordonna au capitaine Macauley, par communication téléphonique, de ne rien faire ce soir-là, mais de se rendre de nouveau au collège le lendemain matin et de se renseigner à fond.

Bref, voici ce qui paraît avoir eu lieu le soir en question. Le capitaine Macauley se présenta au noviciat vers 9 heures 20 du soir, accompagné de neuf gendarmes militaires qu'il distribua autour de l'édifice. Entrant en habit civil et sans montrer de mandat par écrit de la part du commandant général du district, ni de la part du grand prévôt ou de son adjoint comme l'exigeait le décret ministériel du 30 avril 1918, il exigea, pour s'exempter des recherches dans tout l'édifice, que tous les hommes d'âge militaire au noviciat fussent réunis dans la salle à manger, afin d'y subir un interrogatoire. Dans l'intervalle, le capitaine Hingston, un aumônier qui avait fait du service outre-mer durant quelques années et se trouvait en congé et en visite au noviciat, lui demanda en vertu de quelle autorité il agissait.

L'hon. M. LEMIEUX: Le père Hingston appartient lui-même à l'ordre.

Major général MEWBURN: Il était là en visite, et il avait été aumônier dans les troupes du corps expéditionnaire.

L'hon. M. LEMIEUX: Il appartient à l'ordre.

Major général MEWBURN: Peut-être; mais il était en congé et se trouvait là pour quelques jours.

A cette question, le capitaine Macauley répondit en demandant qui était le capitaine Hingston et pourquoi il portait l'uniforme avec les insignes de capitaine. Alors, le capitaine Hingston protesta contre l'illégalité de la conduite du capitaine Macauley, mais comme celui-ci persistait à dire qu'il allait faire des recherches dans tout l'édifice, on consentit à réunir les hommes qui étaient d'âge militaire, et il fut procédé à leur interrogatoire. Sur ces entrefaites, le recteur, ou le père Hingston, se mit en communication, par téléphone, avec un avocat, et par l'entremise de celui-ci, avec le ministre de la Justice qui, lui-même, téléphona au capitaine Macauley au moment où il venait de décider d'emmener sous bonne garde trois des hommes du noviciat. Le capitaine Macauley refusa d'obéir au ministre de la Justice—ce dont je ne le blâme pas—mais il obéit à l'ordre qui lui fut ensuite donné par l'adjudant général, à la demande de celui-ci. Cela confirme, je crois, ce qu'a dit l'honorable député à ce sujet.

Je reçus une lettre du recteur du noviciat, protestant contre l'illégalité et l'irrégularité de la conduite du capitaine Macauley, et j'y répondis en demandant excuse en ce qui

concernait le procédé auquel on avait eu recours pour faire l'enquête. Afin que la Chambre soit renseignée à fond et puisse se rendre absolument compte du malaise provoqué par cette affaire, je vais lire la lettre adressée le 8 juin 1918 au ministre de la Milice par le recteur du noviciat de Saint-Stanislas à Guelph. Etant alors absent de la ville, je n'ai pris connaissance de cette lettre que le lendemain, à mon retour. En voici le texte:

A l'hon. major général Mewburn,
Ministre de la Milice et de la Défense,
Ottawa.

Monsieur,—Je proteste avec toute l'énergie possible contre la conduite tenue par certaines autorités militaires du district militaire numéro 1 au noviciat de Saint-Stanislas à Guelph, Ontario.

Hier soir, à 9 heures 35, trois hommes en habit civil, dont l'un se disait adjoint du grand prévôt, se présentèrent à cette maison et exigèrent que l'on fît défiler tous les membres de cette communauté devant eux, dans l'espace de cinq minutes.

Comme je lui avais demandé en vertu de quelle autorité il tenait une conduite si étrange et se présentait à une heure si inconvenante, il tira de son gousset un brassard portant les lettres D.P.M., comme preuve de son autorité, et ajouta que si je n'ordonnais à la communauté de se réunir immédiatement, il allait se mettre à rechercher dans tout l'édifice les hommes qui étaient des déserteurs et des insoumis d'après la loi du service militaire.

Je téléphonai à notre avocat pour le consulter sur la légalité de cette conduite et priai le père Hingston, revenu depuis trois semaines d'outre-mer où il avait fait du service comme aumônier militaire, de s'aboucher avec ces représentants de la milice. Aux questions du père Hingston le chef de l'escouade répondit qu'il s'appelait Macauley et qu'il était capitaine, à preuve de quoi il tira encore une fois de sa poche le brassard portant les lettres D.P.M. La possession d'un brassard n'ayant pas été considérée comme suffisante pour constituer une preuve, le particulier tout de gris vêtu qui disait être le capitaine Macauley, exiba un exemplaire dactylographié de certaines instructions qu'il se mit à lire.

Le passage qui semblait se rapporter à l'affaire et sur lequel il basait son droit de recherche disait en substance: "Tout officier ou sous-officier muni d'une autorisation écrite de l'officier commandant général ou de l'officier commandant d'un district militaire, s'il a de bonnes raisons de croire que des déserteurs ou des insoumis sont cachés ou abrités peut entrer de force et opérer des recherches, après avoir insisté raisonnablement pour être admis et avoir produit la susdite autorisation écrite.... Cette autorisation écrite lui ayant été demandée, il n'a pu la produire, mais a insisté quand même sur son droit de recherche.

Dans l'intervalle, une heure et demie environ, plusieurs messages téléphoniques avaient été envoyés à trois avocats différents et le capitaine Macauley lui-même avait essayé d'envoyer une autre automobile à la ville, et les membres de la communauté, qui se lèvent de très bonne heure, étaient déjà au lit depuis longtemps.

Finalement, le capitaine Macauley, qui s'impatientait de mon aversion à me soumettre à

[Major général Mewburn.]

l'indignité d'une perquisition, surtout de la part de personnes incapables d'établir leur droit d'agir ainsi, et comme on me soupçonnait de chicaner inutilement en vue de gagner du temps, le capitaine Macauley, dis-je, annonça sa décision d'opérer des recherches dans la maison. J'avais fait venir deux témoins du dehors, Thomas Redford, un voisin et un juge de paix, et Joseph O'Leary. En leur présence, le père Hingston demanda de nouveau la production d'une autorisation écrite, et comme celle-ci n'était pas produite, il protesta formellement contre une perquisition sans autorisation régulière et il avertit le capitaine Macauley qu'il aurait à prendre la responsabilité de son acte illégal. Le capitaine signifia son intention de fouiller la maison sans autre atermoiement, et prenant un calepin, il commenca à demander les noms des quatre personnes qui se trouvaient alors dans la pièce.

Juste à ce moment, un des avocats consultés par le téléphone, après avoir été mis au courant, me conseilla d'ignorer les irrégularités et de faire tout ce que je pourrais pour fournir les renseignements exigés. C'est ce que je fis et j'offris au capitaine Macauley, de lui faire visiter les chambres à coucher et les dortoirs, ou d'éveiller tous les membres de la communauté et de les faire venir au réfectoire. Il accepta ce dernier moyen. On constata alors que les trois personnes auxquelles nous avions eu affaire jusqu'à ce moment, n'étaient pas seules, mais étaient accompagnées d'un détachement d'hommes de police dont quelques-uns, sinon tous, étaient armés et formaient un cordon autour de la maison. Les uns regardaient par les fenêtres, d'autres montaient la garde à intervalles réguliers, et d'autres encore faisaient la patrouille de tous les côtés. Nous en avons compté jusqu'à onze, et un peu plus tard, quand notre avocat arriva. (nous jugions la présence d'un avocat absolument nécessaire) il trouva la porte de devant fermée et gardée, bien qu'on consentit à l'ouvrir pour le laisser passer.

L'interrogatoire commenca vers onze heures et dura environ une heure et quart. Trois membres de la communauté furent appréhendés comme déserteurs et mis en état d'arrestation. On leur ordonna de se préparer à partir pour la caserne. Ils furent conduits sous escorte au dortoir pour changer de vêtements. Pas un seul de ces jeunes gens, d'après ce que je comprends, n'est atteint par les dispositions de la loi du service militaire ou les décrets ministériels subséquents, sans compter que notre ordre est strictement et exclusivement un ordre religieux. Un message téléphonique fut envoyé à l'honorable ministre de la Justice à Ottawa, celui-ci se mit en communication avec l'aide-adjudant général qui arrêta ces procédés inqualifiables. Après de nombreux messages téléphoniques, à London et à Ottawa, le capitaine Macauley et ceux qui l'accompagnaient quittèrent notre maison à une heure et quarante minutes du matin.

Je tiens à protester aussi énergiquement que possible contre cette odieuse conduite. Si le département de la Milice à Ottawa désire des renseignements sur le noviciat de Guelph, je ferai tout mon possible pour les lui fournir. Si les autorités militaires de ce district veulent se renseigner sur notre maison et ses membres, je leur donnerai toute facilité de le faire. Mais je ne me soumettrai pas sans protester à l'indignité de voir ma maison envahie la nuit, les portes fermées, le terrain environnant occupé par un cordon de police, comme cela est arrivé la nuit dernière. Je n'accepterai pas sans protester la basse insinuation que cette communau-

té religieuse est en ligue avec les déserteurs pour éluder la loi; je ne puis tolérer que l'esprit public soit mis sous cette odieuse impression, car cet inutile déploiement de force ne peut avoir d'autre résultat. La seule conclusion à tirer de pareils procédés, que nous considérons comme une insulte non seulement à nous, mais à tous les catholiques du pays, c'est que nous devons être réellement ce que des fanatiques ignorants et souvent confondus nous ont accusés d'être, des hommes faux et dangereux qui ne se soumettent aux justes lois du pays qu'à la pointe de la bayonnette.

Ce matin, quand le capitaine Macauley est revenu, il semblait se donner beaucoup de mal pour diminuer l'importance des événements de la veille. Il s'excusa d'avoir amené autant d'hommes avec lui de London, en disant qu'il ne savait pas quelle résistance il aurait à rencontrer. Ceci va de pair avec la crédulité désappointée des chercheurs qui ont fouillé les alcôves des dortoirs et même les latrines et qui étaient tous surpris de ne trouver que de la pauvreté et de la simplicité où ils s'attendaient à faire des découvertes étonnantes.

Le capitaine Macauley a assuré à l'adjudant général qu'il n'y avait eu aucune friction. Ceci est vrai en ce sens, que, de notre part, il n'a rencontré que courtoisie; que pendant les délais du début provenant de son incapacité de produire une autorisation écrite, nous nous sommes toujours montrés disposés à nous soumettre à toute procédure régulière; que nous avons même servi des rafraîchissements à ses hommes dont quelques-uns avaient passé plusieurs heures au froid. Mais cela est faux en ce sens que nous avons profondément ressenti le traitement odieux auquel nous avons été injustement soumis.

Ce n'est pas à moi de dire qui est à blâmer pour cette étrange conduite, mais je dis qu'il serait difficile d'imaginer un moyen plus gauche et plus irritant d'obtenir des renseignements, qu'on aurait pu avoir facilement en écrivant une lettre courtoise ou par une simple visite.

C'est grâce à l'honorable ministre de la Justice, et à la prompte et courtoise intervention du major général Ashton qu'une situation très pénible a été rendue quelque peu tolérable et qu'une crise plus grave a été évitée.

La répétition d'un attentat semblable serait préjudiciable à tout le pays. Est-ce trop que d'espérer que ceux qui sont revêtus de pouvoirs discrétionnaires aussi grands que les pouvoirs qu'exerçait le grand prévôt soient doués d'au moins un tact ordinaire et ne se fassent pas les instruments de la bigoterie?

Ce n'est pas l'intention que cette lettre soit publiée. Les mêmes motifs qui nous ont portés à endurer avec patience un traitement injuste et autoritaire plutôt que de faire un éclat nous engagent maintenant à cacher aux journaux tout ce qui est de nature à ameuter l'opinion publique. Toutefois, si des comptes rendus mensongers et diffamants des incidents dont nous nous plaignons étaient mis en circulation, il pourrait devenir nécessaire de publier cette lettre, en y ajoutant, au besoin, de nouveaux détails.

Les incidents de cette nature sont bientôt connus et une manière d'agir si étrange pourrait être racontée sous peu non seulement au Canada, mais aussi aux Etats-Unis et ailleurs, et causer beaucoup de retentissement et probablement d'animosité religieuse, ce qui est toujours infiniment déplorable, mais le serait surtout lorsque les exigences de la guerre veulent que la population soit étroitement unie.

Je suis, monsieur,
Votre très respectueux,
(*Signé*): H. Bourque,
Recteur du noviciat de Saint-Stanislas,
Guelph, Ont.

Les instructions contenues dans le décret du conseil relatif au droit de perquisition ont été à dessein rendues explicites et bien détaillées, afin qu'on ne fît pas de perquisitions dans aucun endroit sans recevoir d'abord par écrit les ordres voulus de l'autorité supérieure. Dans mon département, tous ont été avertis que, dans toute démarche entreprise sous l'empire de la loi du service militaire, ils doivent faire preuve du plus grand tact et de la plus grande courtoisie. En recevant cette lettre, j'ai été épouvanté de la manière dont cet officier s'était acquitté de sa tâche.

L'hon. sir SAM HUGHES: Le ministre a-t-il consulté le capitaine Macauley et obtenu sa version de l'affaire?

Major général MEWBURN: J'ai reçu depuis son rapport par écrit. Si les assertions de la lettre du recteur sont vraies, il n'était pas nécessaire, sauf dans des circonstances bien différentes, de faire ce qu'on a fait, et je ne saurais concevoir la nécessité d'envahir ainsi cette institution, ou toute autre. J'ai donc adressé la lettre suivante au recteur, le 11 de juin 1918:

Mon cher monsieur,

A mon retour à Ottawa, je reçois à l'instant votre lettre du 8 courant, et des paroles ne sauraient vous exprimer mon profond regret de la conduite de l'adjoint du grand prévôt, le capitaine Macauley, dans la soirée du 7 courant.

Ce matin, à mon arrivée à Ottawa, mon intention a été appelée sur cette affaire, et je constate que mon adjudant général a pris des mesures immédiates pour faire faire une enquête des plus complètes et si les faits sont conformes au récit contenu dans votre lettre—ce dont je ne doute pas, naturellement—je puis vous assurer que l'erreur de jugement commise par cette officier sera punie de la bonne manière, vu que je ne tolèrerai pas pareille conduite de la part d'un officier de l'armée en ce qui a trait à l'application de la loi du service militaire.

Je le répète, je regrette profondément cet incident, et je vous remercie de votre franche lettre.

La question de l'obligation au service militaire de vos élèves est actuellement à l'étude au ministère de la Justice.

Veuillez me croire,
Votre tout dévoué,
(*Signé*): S. C. Mewburn.

Au révérend monsieur H. Bourque,
Recteur du noviciat de Saint-Stanislas,
Guelph, (Ont.).

Voilà la lettre d'excuse que j'ai écrite. Je pensais alors faire ce qui était juste, et je ne rougis pas aujourd'hui de ma conduite.

La députation remarquera qu'une enquête complète devait avoir lieu sur chaque personne du noviciat. Des lettres ont été échangées entre mon département et le ministère de la Justice, qui a donné des opinions par écrit sur toute la question de l'obligation au service militaire de tous ceux qui habitaient cette institution.

J'ai toujours dit et répété que je solliciterais une enquête qui ferait la lumière sur cette affaire dans l'intérêt public. Les originaux des documents que j'ai lus se trouvent dans les archives du ministère de la Milice, et je puis montrer une liste complète de tous ceux qui habitaient le noviciat. Tout s'est fait en plein jour, et je ne puis voir quelle faute j'ai commise.

M. EDWARDS: Les élèves du noviciat se sont-ils fait inscrire et ont-ils obtenu des certificats d'exemption?

Major général MEWBURN: Le rapport reçu après l'incident me laisse croire que le noviciat a manqué à son devoir de fournir les noms de ceux qui se trouvaient dans l'établissement. Je n'ai pas vu de certificat d'exemption.

L'hon. sir SAM HUGHES: Le ministre sait-il le nombre de fois que Westoby, Macauly et le bureau de London ont demandé au noviciat les renseignements mêmes qu'il est prêt à fournir aujourd'hui?

Major général MEWBURN: Je me fie entièrement à mes souvenirs, mais je crois savoir que, par deux fois, au moins, le noviciat a été prié par le registraire de fournir une liste de noms, et qu'il n'en a rien fait.

L'hon. sir SAM HUGHES: A vingt reprises différentes, on leur a demandé de fournir cette liste.

M. McGIBBON (Muskoka): Vu que la Chambre ne connaît, d'après le dossier déposé sur le bureau, que le récit d'un seul intéressé dans cette descente, ne convient-il pas que nous sachions la version du capitaine Macauley, qui, elle, fait voir l'autre côté de la médaille? Cela nous mettrait en meilleure posture pour juger l'affaire.

Major général MEWBURN: Je pourrais mettre la Chambre au courant des renseignements que je possède, y compris les noms de tous ceux qui se trouvaient au noviciat en question, mais je veux me rendre, autant que possible, aux désirs de l'honorable député de Victoria (Ont.) (sir Sam Hughes), et j'en suis venu à la conclusion qu'il y aurait une enquête, lorsque tous les documents datant de l'origine de la difficulté seraient déposés.

Je ne veux qu'effleurer un autre point, parce que l'honorable député (sir Sam Hughes) y a fait allusion. Il a parlé du fils du ministre de la Justice (M. Doherty), absent de cette Assemblée. Je le regrette vivement, parce que cette question le concerne personnellement, le département qu'il dirige se trouvant mis en cause. Je savais que le fils du ministre de la Justice se trouvait dans ce noviciat et longtemps avant cette descente, dans l'institution en question, on nous avait informés que ce jeune homme n'avait pas atteint l'âge militaire; que les médecins ne le trouvaient pas apte à servir dans l'armée et que ce dernier fait était indiqué dans les certificats de trois médecins militaires de Montréal.

L'hon. sir SAM HUGHES: Des médecins particuliers.

Major général MEWBURN: Je savais qu'il y avait trois officiers du corps médical qui l'ont examiné.

M. DEVLIN: L'honorable député de Victoria (sir Sam Hughes) avance une dénégation. Je possède un renseignement personnel sur le fait en question.

L'hon. sir SAM HUGHES: Si on me le permet, je dirai que j'ai moi-même défendu le fils du juge Doherty. A mon avis—et j'ai toujours eu cette opinion—je ne crois pas que ce jeune homme fût apte au service militaire, mais il n'avait pas de certificat d'un bureau médical militaire, bien qu'il en possédât de médecins particuliers.

M. DEVLIN: Le bureau régulier l'a refusé.

L'hon. M. MEIGHEN (faisant fonction de ministre de la Justice): Le sujet qu'embrasse la motion de l'honorable député de Victoria (Ont.) (sir Sam Hughes) et dont le ministre de la Milice (le major général Mewburn) a parlé, a, sous une forme ou sous une autre, appelé l'attention du Gouvernement depuis plusieurs mois; il a soulevé par tout le pays, un intérêt qui, —j'ose le faire observer humblement—est hors de proportion avec son importance.

Quand la question s'est soulevée pour la première fois, en juin 1918, je me trouvais moi-même en Europe et je ne connus rien personnellement des circonstances qui s'y rattachaient, mais la question s'imposa à mon attention, lorsque je dus remplir intérimairement la fonction de ministre de la Justice, en novembre 1918. Je crois que ce fut vers la fin de ce mois qu'une déléga-

tion conduite par le révérend ministre dont l'honorable député de Victoria (Ont.) a parlé, le révérend M. Palmer, s'est rendu auprès de certains membres du Gouvernement pour plaider en faveur d'une enquête sur ce qu'elle appelait l'affaire du noviciat de Guelph.

Cette délégation comptait d'autres ministres que M. Palmer et elle était accompagnée de certains membres du Parlement. L'affaire fut alors débattue soigneusement en présence du premier ministre intérimaire, du ministre de la Milice et de moi-même; il peut arriver que d'autres ministres aient assisté à cette entrevue. On a lu, dans cette circonstance, en présence des ministres, une déclaration qui semblait n'être que la répétition de rumeurs vagues et indéfinies, errant ça et là, mais qui ne contenaient rien, à notre avis, qui pût nous donner la moindre raison d'instituer une enquête. Le premier ministre intérimaire a dit alors, en termes très clairs, aux personnes présentes que si des gens dignes de foi portaient une accusation formelle à propos d'un fait qui aurait constitué un acte répréhensible de la part soit des membres du Gouvernement, soit de la part de ses fonctionnaires ou de toute autre personne agissant d'après les ordres du Gouvernement, une enquête appropriée s'imposerait nécessairement et que le Gouvernement serait prêt, cette enquête terminée, à régler cette question comme il convient. Si les accusations portées laissaient planer du doute sur l'intégrité et sur la conduite publique d'un ministre de la couronne, il deviendrait sans doute nécessaire qu'on les communiquât au premier ministre qui, lui, trouverait la ligne de conduite qu'il faudrait tenir.

J'ai compris, d'après ce que les membres de cette députation ont avancé, qu'ils allaient formuler des accusations de cette nature. Je n'avais plus entendu parler de cette affaire depuis lors, quand j'ai lu dans les journaux la nouvelle annonçant qu'on ne présenterait, ni ne formulerait pas d'accusations semblables.

Néanmoins, plus tard, je dirai même tout récemment, j'ai été informé que l'on formulerait ces accusations, et alors nous nous sommes tenus prêts, comme nous l'avions toujours été, à recommander la nomination d'une commission ou autre tribunal approprié, pour faire une enquête, si les accusations étaient faites de telle façon que la commission pût entreprendre de rechercher si elles étaient vraies ou fausses. Je crois que c'est jeudi soir dernier que l'on a communiqué au premier ministre intérimaire un document, signé par le révérend Kennedy H. Palmer, dont l'honorable député de Victoria a donné lecture aujourd'hui. Je crois comprendre que l'honorable député corrobore ces accusations qu'il fait suivre de certaines assertions, résumées à la fin de ses remarques, mais qui ne m'avaient jamais été signalées avant que je les entendisse de la bouche même de l'honorable député cet après-midi. Par conséquent, quant à ces dernières, il me sera impossible de les analyser aussi soigneusement que l'exige la circonstance. Cependant, je désire commenter ici le document présenté jeudi soir dernier par le révérend M. Palmer, qui est une personne responsable.

La première accusation est la suivante:

> Le département de la Justice à Ottawa a entravé les efforts que faisait le bureau militaire de Guelph pour s'enquérir de la situation des pensionnaires du noviciat de cette ville.

A ce sujet, il est bon, je crois, de faire remarquer que parmi les attributions du département de la Justice se trouve celle de surveiller, en matières légales, les autres services de l'administration, afin que les actes de chacun d'eux soient bien conformes aux droits qu'il possède. Par conséquent il se peut fort bien que le département de la Justice entrave un acte particulier quelconque d'un autre département, et si cet acte n'est pas conforme à la loi, le département de la Justice a parfaitement le droit d'intervenir, admettant que les circonstances de l'heure rendent cette intervention nécessaire dans l'intérêt public. Il peut donc y avoir eu intervention de la part du département de la Justice dans le sens indiqué dans la première accusation, laquelle intervention n'est pas nécessairement condamnable. D'autre part il peut y avoir eu intervention absolument mal à propos. Par conséquent pour donner à la première allégation le sens d'une accusation de conduite mal à propos ou condamnable de la part soit d'un ministre ou d'un fonctionnaire du département le mot "mal à propos" ou autre mot semblable devrait apparaître dans la première phrase.

La seconde accusation dit:

> Qu'en agissant ainsi le département a accordé des privilèges à une institution qui devait être traitée comme toutes les autres.

Je serais le dernier à essayer de faire croire à la Chambre qu'une institution quelconque doit être traitée différemment d'une autre, et si l'attitude du département de la Justice a eu cet effet, alors il a agi mal à propos.

La troisième accusation dit:

L'honorable C. J. Doherty est intervenu dans l'exercice des fonctions du capitaine A. C. Macauley, dans la soirée du 7 juin, alors que ce dernier exécutait les ordres de ses officiers supérieurs.

Les remarques que j'ai faites relativement à la première allégation s'appliquent aussi clairement et aussi positivement à la troisième. Voici maintenant ce que dit la quatrième allégation:

Le département de la Justice par l'intermédiaire de son ministre a empêché l'incorporation de jeunes gens d'âge militaire qui se trouvaient dans cette institution.

Il vous est facile, monsieur l'Orateur, ainsi que tous les députés, de vous rendre compte que le département de la Justice a très bien pu faire ce qui est allégué dans la quatrième accusation et s'être contenté d'exercer ses fonctions. Il y avait des milliers de jeunes gens d'âge militaire au Canada, qui, d'après la loi du service militaire étaient exempts pour des raisons diverses, et il était du devoir du département de la Justice, en appliquant la loi, de veiller à ce que les personnes intéressées fussent dûment exemptées. Par conséquent il n'y a pas l'ombre d'un doute qu'il faudrait compléter la quatrième allégation, avant que le document contienne quoi que ce soit qui, si cela était établi devant un tribunal d'enquête, puisse constituer une offense ou une erreur de la part des autorités administratives. Le cinquième chef d'accusation est ainsi libellé:

La censure établie sur les jounaux par un ministre la Couronne a accentué l'idée que le noviciat de Guelph avait été l'objet d'une protection spéciale.

Je ne crois pas que l'auteur de ces lignes ait voulu dire que la censure établie sur les journaux par un membre du cabinet ait accentué une idée. Cette censure a pu être légitime ou non; elle a pu accentuer une idée ou non.

Mais la question de savoir si cette censure a accentué l'animosité, est tout à fait indépendante de celle de savoir si la censure était oui ou non légitime; et en vérité, je ne saurais rien voir dans l'article 5 qui constitue un acte qui pourrait être l'objet d'une enquête et qui, s'il était vrai, pourrait impliquer un ministre ou un officier dans une forfaiture quelconque.

Tel est le document qui fut alors présenté, et parlant de façon général, m'est avis qu'il est aussi imprécis que le sommaire présenté aujourd'hui par l'honorable député de Victoria (sir Sam Hughes).

Quant à ce que je vais dire touchant la proposition que je veux formuler à l'égard des accusations de M. Palmer, je désire qu'il soit bien compris qu'elle s'applique également à tout autre objet sous forme d'accusation spécifique touchant cette affaire qui pourrait figurer dans les observations présentées cet après-midi par l'honorable député de Victoria.

Quant à l'attitude du ministère de la Justice en ce moment, la situation où je me trouve n'est pas exempte de difficultés. Je suis en situation de ministre suppléant de la Justice et cela va sans dire, responsable de ce ministère et de tous ses actes, tant que j'exerce ces fonctions. En même temps je parle aussi devant ce Parlement, au nom du ministre. Par les mots supplémentaires qu'il faut, à mon avis, considérer comme impliqués dans les accusations présentées par M. Palmer, le ministre lui-même—en supposant que ces mots soient impliqués ou insérés—est accusé de ce qu'on pourrait appeler une acte illégitime, de la nature d'une forfaiture. Si le ministre était présent dans cette Chambre, je pourrais prendre l'attitude que j'adopterais, si mon nom était substitué au sien dans ce document; c'est-à-dire, je ferais un sérieux examen de toutes les circonstances se rattachant à l'affaire, je prendrais le nom de tous ceux qui se trouvaient au noviciat au moment en question et je ferais un plaidoyer en règle pour la défense, en l'appuyant sur la preuve, précisément comme cela se pourrait faire au cours même de l'enquête définitive. Voilà l'attitude que je prendrais. Mais à titre de représentant du ministre, et sans délégation de sa part, je ne me croirais pas autorisé à prévenir l'enquête judiciaire et à divulguer la preuve dont serait nécessairement saisi le tribunal d'enquête. Je crois plutôt que j'ai le devoir de consigner ici les conclusions auxquelles s'est arrêté le ministère de la Justice, ainsi qu'un exposé que j'ai reçu du ministre de la Justice touchant les allégations figurant dans ce document. Toutefois, auparavant, je crois devoir dire qu'après un soigneux examen de tous les faits soumis au ministère, le sous-ministre de la Justice m'a fourni un document qui, s'il est exact—et tout cela peut faire l'objet d'une enquête—prouverait que pas un seul novice ou membre de cette institution au moment de la descente, ou à toute autre époque subséquente, n'était susceptible d'être appelé au service militaire.

A cet égard, je tiens à souligner ici une distinction que certains députés semblent avoir passée sous silence. La loi du service militaire, dans son texte actuel établit cer-

tains titres qui assureraient à l'impétrant droit à l'exemption prévue par cette loi. S'il avait droit à l'exemption, il n'avait qu'à donner la preuve du droit qu'il réclamait et à obtenir le certificat voulu. Il y avait une autre disposition. L'article 2 de la loi décrète que tous ceux figurant dans les classes décrites dans cet article étaient soumis à son application sauf ceux désignés dans l'annexe à la fin de la loi. Or, l'annexe constitue une des exceptions et nullement une des raisons d'exemption; et ceux auxquels s'appliquait cette annexe d'exemptions ne tombaient pas sous le coup de la loi. A cet égard la loi suivait le principe adopté par la loi de la Grande-Bretagne et si je ne me trompe, par la loi même des Etats-Unis. Parmi ces exceptions figurent d'abord ceux qui sont porteurs de certificats accordés en vertu de cette loi et. . . .

M. BURNHAM: Ce que la Chambre étudie en ce moment est une question de subterfuge plutôt que de juridiction, n'est-ce pas?

L'hon. M. MEIGHEN: Une question de subterfuge, dites-vous? Je croyais qu'il s'agissait de forfaiture de la part d'un ministre. Deuxièmement, parmi ces exceptions figurent les membres des forces régulières, de réserve ou des forces auxiliaires de Sa Majesté etc., etc. Pour en venir à la dernière exception, celle qui est surtout visée ici: le clergé, comprenant les membres de tout ordre reconnu comme ayant un caractère exclusivement religieux et les ministres de toutes les confessions religieuses existantes au Canada à la date de l'adoption de la présente loi. Les députés doivent bien retenir cette exception et surtout le fait que c'est une exception et non pas une raison d'exemption.

L'hon. sir SAM HUGHES: Cela fait-il partie de la loi?

L'hon. M. MEIGHEN: Oui.

L'hon. sir SAM HUGHES: Il me semblait que cette disposition s'appliquait à dater de la présentation du bill dans cette Chambre.

L'hon. M. MEIGHEN: Non, l'honorable député pense à la disposition relative au mariage.

L'hon. sir SAM HUGHES: Non.

L'hon. M. MEIGHEN: Il doit y penser ou il se trompe.

L'hon. sir SAM HUGHES: La question viendra plus tard, je suppose, mais le premier ministre (sir Robert Borden) et le ministre de la Justice (M. Doherty) nous ont laissé entendre, en Chambre, que cela s'appliquait à partir de la date de la présentation du bill et non pas à partir de la date de l'adoption de la loi.

L'hon. M. MEIGHEN: Il est dit son adoption—clergé, etc., "à la date de l'adoption de cette loi." C'est-à-dire les cultes existant à la date de l'adoption de la loi étaient les cultes dont les ministres seraient compris dans l'exemption. Les premiers mots sont naturellement ceux qui ont de l'importance. Mais je veux particulièrement insister sur le point suivant: ceux qui tombaient sous le coup de ces exceptions n'avaient nullement besoin de certificats d'exemption. Si quelqu'un prétendait qu'il était compris dans ces exemptions, et que ce ne soit pas exact, il pouvait être arrêté et jugé, et s'il était reconnu coupable, il était passible du châtiment prévu par la loi. Mais, d'autre part, s'il tombait sous l'exception, il n'avait pas besoin de certificat d'exemption comme protection contre ceux qui étaient chargés d'appliquer la loi.

M. EDWARDS: Le ministre prétend-il que les étudiants du noviciat rentraient dans la classe du "clergé" dont parle l'article 6?

L'hon. M. MEIGHEN: Je vais arriver à cette question et je ne m'y arrêterai pas longuement. Non pas parce que je me propose de recommander l'institution d'une enquête assez étendue pour comprendre cette question. Ce que je dis maintenant, c'est qu'en supposant qu'un membre quelconque de cette institution se trouvât régulièrement compris dans cette sixième exception, il n'était pas coupable d'un délit simplement parce qu'il n'avait pas de certificat d'exemption. Il n'en avait absolument pas besoin. Il n'était coupable d'aucun délit, du moment qu'il rentrait dans l'exception, et il n'avait pas besoin de présenter de certificat d'exemption pour se protéger contre la police ou qui que ce soit.

M. EDWARDS: Cette question de savoir si ces étudiants rentraient dans cette classification ou non était toujours à l'état de doute qui n'avait pas été réglé par le Gouvernement au temps de cette prétendue incursion.

L'hon. M. MEIGHEN: C'est vrai, mais il ne s'agissait pas de doute. Ce que j'essaie de faire comprendre à la Chambre, c'est la différence entre exemption et exception.

M. EDWARDS: Oui, je le comprends.

L'hon. M. MEIGHEN: Il s'agissait de savoir s'ils avaient été reçus dans l'ordre, si, comme ils le prétendaient, ils étaient membres de cette institution et s'ils rentraient effectivement dans l'exemption 6. Je ne me propose pas d'entrer dans les détails relatifs à chacun des hommes, je veux simplement dire qu'on a soumis une liste au département de la Justice, avec les faits nécessaires pour permettre au département de décider s'ils rentraient ou non dans l'exception, c'est-à-dire la date de la naissance, la date de l'entrée dans l'institution et aussi la date de la tonsure, si l'individu prétendait être membre du clergé. Le rapport du sous-ministre de la Justice, que nous avons au dossier, et que je lirai à la Chambre, si elle le désire, montre que pour les faits allégués, personne parmi les membres ne tombaient sous le coup de la loi, sauf trois pour lesquels il pouvait y avoir un doute. Les noms des trois individus ont été donnés et l'on a institué une nouvelle enquête à leur sujet. Cette enquête ultérieure a élucidé les faits suivants: Il a été établi à la satisfaction du sous-ministre de la Justice que le premier était un citoyen américain; le deuxième avait déjà été tonsuré, et s'il avait servi avant son admission au noviciat et avant la proclamation de la loi, celle-ci ne lui était pas applicable. Quant au troisième, il appartenait à la classe de dix-neuf ans et était entré au noviciat quatre jours avant la proclamation du 6 mai. Tel est, en résumé, le résultat de l'enquête et du rapport. Plus tard, on a soulevé un doute au sujet d'un autre—et je n'ai pas besoin de citer le nom —mais, quand on lui soumit les faits, le sous-ministre exprima l'opinion que la personne ne tombait pas sous l'application de la loi.

Je ne vois pas pourquoi je n'exposerais pas clairement aux honorables députés ce qui constitue un des points qui ont soulevé la confusion et le doute et qui a créé une grande partie de la difficulté survenue à propos de cette institution. Voici le texte de l'exception:

> Le clergé comprenant les membres de tout ordre reconnu comme ayant un caractère exclusivement religieux, et les ministres....

Je n'ai pas besoin d'aller plus loin que la seconde virgule pour ancrer solidement les quelques observations que j'ai à faire sur cette question:

> Le clergé comprenant les membres de tout ordre reconnu comme ayant un caractère exclusivement religieux.

Nous avons une catégorie d'exception dans ces seuls mots "le clergé, comprenant les membres". Le Parlement, par le texte de cette disposition, place dans la catégorie définie par le mot "clergé" les membres de tout ordre reconnu comme ayant un caractère exclusivement religieux.

[L'hon. sir Sam Hughes.]

On ne peut mettre en doute à mon sens qu'il y a d'un côté une catégorie d'hommes désigné par le mot "clergé" et qu'il y a d'un autre côté une catégorie d'hommes qui sont membres d'un ordre reconnu comme ayant un caractère exclusivement religieux. On a assuré à tort ou à raison, je n'ai pas du tout l'intention de discuter ce point, que le mot "clergé" est censé s'appliquer surtout aux mots qui suivent "comprenant"; or, personne ne pouvait se réclamer de cette exception, sans être membre d'un ordre religieux et par conséquent appartenir à la première catégorie susnommée. c'est-à-dire au "clergé". Le sous-ministre et le département de la Justice ne partagent pas cette opinion. Elle a été avancée toutefois, mais je ne suis pas en mesure de dire sur quelles autorités légales elle s'appuie.

M. CURRIE: Au cours du débat qui a eu lieu ici à ce sujet, on a défini expressément quels sont ceux qui pourraient être compris dans le texte de cette disposition. On a déclaré dans le temps que personne ne serait considéré comme faisant partie d'un ordre religieux de cette nature tant qu'il ne serait pas membre de l'institution depuis au moins un an. Ce sont là les explications qu'a données le ministre de la Justice au cours du débat.

L'hon. M. MEIGHEN: Mon honorable ami est peut-être en mesure d'établir ses affirmations, mais de mémoire, je crains fort qu'il n'ait passablement de difficulté à le faire. Je ne puis me prononcer de façon positive bien que j'aie eu l'occasion d'étudier la question il y a quelques mois. Le débat auquel mon honorable ami fait allusion a roulé autour de la longueur du temps qu'un étudiant en théologie doit passer dans une institution avant de recevoir la tonsure, parce qu'au début, le texte de l'article en question renfermait les mots "instruits en théologie". Subséquemment, ces mots furent retranchés et c'est alors que fut soulevée la question de la longueur du stage que doit faire un étudiant en théologie avant de faire partie du clergé, c'est-à-dire d'être tonsuré. Les remarques du ministre, à mon avis, ne s'appliquaient pas aux membres d'un ordre religieux ou aux membres ayant droit à l'exemption, parce qu'ils tombaient dans la catégorie de ceux qui sont compris dans l'ordre, mais à la longueur du stage que doivent faire les étudiants en théologie avant de devenir membres du clergé et re-

cevoir la tonsure, ce qui les place dans la catégorie que définit le premier mot de l'article 6.

Je ne sais si mes explications sont bien claires, mais c'est là le sens de la discussion qui eût lieu à cette époque. Si ma mémoire est fidèle, le ministre à mentionné qu'il fallait un stage d'une année et peut-être plus avant qu'un étudiant en théologie soit tonsuré. Il va sans dire que je n'assume pas la responsabilité de ces affirmations; le compte rendu officiel des débats parle par lui-même et le ministre de la Justice (M. Doherty) a la responsabilité de ses actes et de ses paroles.

J'ai donc exquissé à grands traits l'un des principaux points en discussion. Il serait désirable, à mon avis, que les circonstances que l'on désire soumettre à une commission d'enquête aient une portée telle et que le tribunal soit constitué de telle sorte que cette question puisse être examinée à fond, afin que les commissaires expriment une opinion à ce sujet.

D'un autre côté, l'opinion qu'a émise le département de la Justice, ne constitue pas du tout une forteresse que personne n'est en mesure de démolir. Il y a un moyen d'en appeler de cette décision. La question aurait pu être soumise à n'importe quel moment au juge de la cour suprême qui remplissait les fonctions de juge central des appels, pour l'application de la loi du service militaire obligatoire. Je n'en suis pas certain, car je n'ai pas pris de renseignements à ce sujet, mais il peut très bien se faire que ce point ait été soumis à M. le juge Duff dans l'exercice de ses fonctions de juge central des appels.

En conséquence, si l'on a cru erronnée la décision du département de la Justice relativement à cette question de droit, la porte restait toujours ouverte pour en appeler de cette décision et faire décider la question une fois pour toutes.

Je me contenterai donc d'ajouter qu'après avoir examiné le dossier déposé aux archives du département et avoir reçu du ministre de la Justice des explications complètes au mois de juin 1918 et depuis cette date, j'en suis arrivé à la conclusion qu'il a tenu en toute cette affaire la conduite d'un ministre de la couronne consciencieux et compétent et d'un parfait gentilhomme.

Aujourd'hui encore, j'ai reçu du ministre de la Justice (M. Doherty), une dénégation détaillée des allégations que renferme le rapport de M. Palmer. Il me demande de lire au Parlement cette dénégation formelle au cours de laquelle il affirme que les insinuations concernant sa conduite et celle du département de la Justice relativement au noviciat de Guelph sont absolument dénuées de tout fondement. L'enquête du département de la Milice et de la Défense autour des circonstances qui ont accompagné l'incident, établit entièrement l'exactitude des affirmations du ministre.

Il acceptera volontiers toute enquête qui, au jugement de ses collègues, pourra servir les intérêts du public.

D'après la nature du problème qui se pose devant la Chambre, comme aussi d'après la nature de l'enquête la plus utile à tenir et la mieux proportionnée aux circonstances, il me semblerait que l'on dût charger de cette enquête des membres de la magistrature. Je crois, en outre,—à condition que M. Palmer y consente,—que, dans les cas où, parmi ceux que j'ai mentionnés, les allégations ne comporteraient point le reproche d'avoir mal agi, il serait bon d'insérer quelque mot impliquant au moins le reproche d'une conduite irrégulière. Dans la supposition qu'il y consente et qu'il y ait quelque chose à rechercher, puisqu'il y aura l'accusation d'avoir mal agi, je recommanderais qu'une commission royale fût chargée de s'enquérir de ces accusations, avec pouvoir de faire porter son examen sur tous les faits reprochés comme étant peu avouables selon qu'a pu le faire observer cet après-midi le représentant de Victoria (Ont.) (sir Sam Hughes). Qu'en un mot, les pouvoirs conférés à cette commission soient suffisamment étendus pour qu'elle puisse aller jusqu'au fond de cette affaire.

Le ministère de la Milice n'a rien à cacher. Quant au ministre lui-même, dans tous les cas, j'en suis certain, et je dirai la même chose du ministère de la Justice. Le ministre de la Justice est aujourd'hui à plusieurs centaines de milles, mais nous espérons qu'il sera bientôt de retour parmi nous. Je suis sûr que l'honorable député de Victoria serait le dernier à vouloir que, par suite de cette motion, il fût procédé à des recherches impliquant le ministre tant qu'il ne sera pas de retour et qu'il ait eu l'occasion de donner sa version des faits. Avec cette déclaration que la commission pourra agir dès le retour du ministre, ou qu'elle sera alors instituée, avec des pouvoirs suffisamment étendus pour qu'elle porte son examen sur tous les faits allégués, je demande la permission de suggérer que telle soit la forme de l'enquête à tenir et que, dans l'intervalle, soit retirée la motion par laquelle on demande une autre sorte d'enquête.

L'hon. RODOLPHE LEMIEUX: J'ai écouté avec beaucoup d'attention les discours

que l'on a prononcés cet après-midi sur la motion de l'honorable député de Victoria (Ont.) (sir Sam Hughes). Les remarques que vient de faire le ministre intérimaire de la Justice (M. Meighen) me font penser maintenant qu'il pourra être nommée une commission royale dont la tâche serait d'ouvrir une enquête sur les faits dont parle mon honorable ami. Quant à la résolution elle-même, elle est ainsi conçue:

La Chambre est d'avis que, en raison des déclarations faites publiquement au cours du mois de juin 1918 au sujet du noviciat de Guelph, et des circonstances et des faits relevant de ces accusations et d'autres accusations identiques touchant la désertion des jeunes gens et la connivence de tiers en vie de tromper les fins de la loi du service militaire et autres lois et ordonnances intéressant la formation des forces militaires du Canada, il est opportun qu'un comité choisi de cette Chambre soit nommé pour instruire la question avec toute l'autorité voulue pour interroger les témoins sous serment, pour payer les frais nécessaires, et pour faire rapport à la Chambre.

J'ose dire, monsieur l'Orateur, que le Gouvernement peut bien par cette résolution ordonner toutes les enquêtes qu'il lui plaira, et les jésuites de ce pays que, soit dit en passant, je n'ai pas mission de défendre, accueilleront cette démarche avec plaisir. Le ministre intérimaire de la Justice remarquera cependant que la présente résolution est couchée en termes bien vagues, puisque l'honorable député de Victoria (sir Sam Hughes) propose que l'enquête porte sur:

"d'autres accusations identiques touchant la désertion des jeunes gens et la connivence de tiers en vue de tromper les fins de la loi du service militaire."

L'enquête proposée s'appliquerait donc à d'autres accusations que celles qui concernent l'établissement de Guelph?

L'hon. M. MEIGHEN: L'enquête s'appliquerait, comme je l'ai dit, aux faits que relate dans sa lettre le révérend M. Palmer, comme à tout autre fait mentionné dans le discours du représentant de Victoria.

L'hon. M. LEMIEUX: Si le Gouvernement a voulu ouvrir une si vaste enquête par les soins d'une commission royale, je lui suggérerais de faire comparaître devant cette commission ceux des ministres qui ont encouragé les cultivateurs de la province d'Ontario à obtenir des exemptions pour leurs fils. Je constate, en effet, monsieur l'Orateur, que, pendant le cours de la campagne électorale de 1917, des circulaires artificieuses ont été lancées dans lesquelles, en Ontario surtout, on invitait les cultivateurs à ne pas tenir compte de la loi du service militaire. Ces circulaires leur disaient de ne pas s'inquiéter des conséquences, de retenir chez eux leurs fils et de n'avoir pas à craindre qu'ils fussent appelés à prendre les armes. Je suis absolument certain de ce que j'affirme là, puisque j'ai à la main une de ces circulaires, et je vais en donner lecture.

Les cultivateurs seront protégés.
Les membres du cabinet unioniste font une déclaration.
Ottawa, 3 décembre 1917.

Le général Mewburn, ministre de la Milice, déclare ce qui suit:

Les cultivateurs tombant dans la classe A, appelée au service militaire, qui sont vraiment employés sur une ferme, à produire des denrées alimentaires pour le Canada et ses alliés, et dont les services sont nécessaires aux travaux de cette ferme, seront exemptés du service militaire.

Si leur demande d'exemption n'est pas accordée par le tribunal, ils pourront interjeter appel immédiatement. On est à prendre des mesures pour prolonger le délai dans lequel il sera permis d'en appeler. Le ministre de la Milice déclare, en outre, que si le cultivateur appelé pour les fins du service militaire est véritablement employé à la production de denrées alimentaires et qu'on le fasse entrer dans l'armée, lui, le général Mewburn, aura le devoir de le libérer du service militaire, à condition qu'il retourne à la ferme et continue d'y être employé.

Puis, l'honorable ministre des Chemins de fer et des Canaux (M. Reid) a écrit à certains candidats, dans l'Ontario, une longue lettre leur disant, en effet, de ne pas se troubler, parce qu'il pouvait rétablir la foi chancellante des cultivateurs et que le cabinet avait pris toutes les précautions nécessaires pour empêcher que ces fils de cultivateurs fussent appelés sous les armes.

Je regrette vraiment que la portée de l'enquête ne permette pas de faire une preuve comme celle dont je viens de parler. Il est évident qu'on a adressé aux électeurs des campagnes de l'Ontario un appel très astucieux. Le ministre de la Milice et de la Défence est trop honnête pour avoir imaginé lui-même ce plan. De fait, je suis informé que le maître du cabinet, que l'homme qui tenait alors le Gouvernement dans sa main, c'est-à-dire sir Clifford Sifton, est l'auteur de ce plan de campagne. Il paraît qu'après s'être rendu compte de l'opinion publique dans ces divisions, il revint en toute hâte à Ottawa et intima au Gouvernement que la parole du ministre de la Milice et de la Défence ne suffirait pas; qu'il fallait faire un test case, immédiatement, devant M. le juge Duff, préposé à la décision des appels pour tout le pays, et à qui j'ai fait allusion il y a un instant. On soumit donc le test case à M. le juge Duff. Celui-ci confirma la promesse faite

par mon honorable ami le ministre de la Milice et de la Défence, et l'on gagna les élections. Comme le dit l'honorable député de Victoria, "les jeunes gens ont cherché à éluder la loi du service militaire, et certaines gens les y ont aidés par connivence". Je voudrais, sur cette accusation, une enquête complète qui fit voir aux bons cultivateurs de l'Ontario et aux membres de l'association ministérielle de cette province jusqu'à quel point il furent dupés pendant cette élection-là, et jusqu'à quel point l'application de la loi du service militaire a été entachée de fraudes et de pratiques honteuses.

Tout citoyen animé d'esprit de justice, tout député aux vues larges, qu'il soit catholique ou protestant, admettra que la prise d'assaut du noviciat de Guelph, le 7 juin dernier, en plein nuit, est synonyme d'humiliation, d'indignité, d'aigreur et de désunion au Canada. Monsieur l'Orateur, nous vivons en pays britannique, et tout pays britannique peut se prétendre libre; cependant, il ne saurait être libre s'il y a dans ses limites une minorité religieuse qui ne soit pas respectée.

Je remercie le ministre de la Milice et de la Défence de l'exposé si véridique qu'il a fait à la Chambre cet après-midi. Il a lu d'un bout à l'autre la protestation pleine de dignité qu'il avait reçue du recteur du noviciat de Guelph. Il a agi en homme d'honneur en offrant des excuses au noviciat après avoir reçu la protestation du recteur en juin dernier. Quels sont les faits? Je vais les citer en peu de mots. L'exercice de ma profession m'a fourni l'occasion d'entendre une parole tombée des lèvres de M. le juge Johnson, un des hommes les plus brillants que la magistrature du district de Montréal ait jamais comptés dans ses rangs. Etant jeune homme, disait-il un jour au jury, il m'est arrivé de lire un livre qui avait pour titre bien suggestif "Mettez-vous à sa place". Au moment où vous allez rendre jugement dans la cause du prévenu, votre devoir est de "vous mettre à sa place". Monsieur l'Orateur, en rapportant les faits relatifs à l'assaut du noviciat de Guelph je demande à tout protestant sensible à la justice de se mettre à la place du recteur de cette institution catholique. Le 7 juin—non pas à midi, ni à trois heures ni à six heures de relevée, mais à neuf heures et demie du soir—trois hommes en habit civil se présentent tout à coup au parloir de cette institution, et sans parlementer avec le recteur, lui donnent ordre de faire défiler devant eux tous les membres du noviciat, dans un délai de cinq minutes. Le recteur commence par prier ces messieurs de lui prouver en vertu de quelle autorité ils se sont présentés. L'honorable député de Victoria (sir Sam Hughes) a dit, il y a un instant, que ce qui faisait preuve de l'autorité en vertu de laquelle agissait le capitaine Macaulay, c'était son brassard. Mais M. le capitaine ne portait pas son brassard, il l'avait dans son gousset, et prié par le recteur de faire sa preuve, il tira le brassard de sa poche en disant: "Mon autorisation, la voici".

Je ferai observer à l'honorable député de Victoria que le noviciat de Guelph, n'est pas une ferme; c'est un collège.

Le recteur se sendit au téléphone pour consulter l'avocat de la communauté. Le père Hingston est un jésuite, le fils de feu sir William Hingston qui était membre du Sénat et un des premiers médecins du Canada et même de l'Amérique. Comme je l'ai dit il y a un instant, le père Hingston revenait du front où il avait servi dans le C.E.C. Il portait encore l'uniforme militaire. Les citoyens de London et de Guelph qui redoutaient si fort de voir cette institution abriter des déserteurs et des insoumis auraient pu s'en rapporter au capitaine Hingston qui avait loyalement servi son roi et son pays et qui avait perdu un jeune frère sur les champs de bataille des Flandres. Ce n'est qu'à l'arrivée du père Hingston que le capitaine Macauley donna son nom et exhiba son brassard, symbole de son autorité. Après avoir été questionné, il produisit une lettre dactylographiée dont il s'autorisait pour agir.

L'hon. M. MURPHY: Une simple copie.

L'hon. M. LEMIEUX: Oui. Le passage sur lequel il basait son droit de perquisitionner était ainsi conçu:

> Tout officier ou sous-officier muni d'une autorisation écrite de l'officier commandant général ou de l'officier commandant d'un district militaire, s'il a de bonnes raisons de croire que des déserteurs ou des insoumis sont cachés ou abrités dans une maison, peut entrer de force et opérer des recherches, après avoir insisté raisonnablement pour être admis, et avoir produit la susdite autorisation écrite.

Le capitaine Macauley n'était pas en mesure de produire l'autorisation écrite qui lui était demandée, mais il n'insista pas moins pour faire défiler devant lui toute la communauté, à cette heure avancée de la nuit. Il a menacé, il a déclaré qu'il ne voulait pas de discussion inutile et il commença à interroger trois ou quatre membres de l'ordre qui étaient dans le parloir. A ce moment, le capitaine Hingston protesta une

dernière fois contre une perquisition sans autorisation régulière. Laissant de côté toutes les irrigularités, le recteur invita le capitaine Macauley à visiter les chambres et les dortoirs, on lui offrit, s'il le préférait, de rassembler tous les membres du noviciat dans le réfectoire. Le capitaine accepta ce dernier moyen. Jusqu'à ce moment, il était censé n'être venu qu'avec trois hommes. Ils n'étaient que trois à l'intérieur du noviciat, mais—qu'on remarque bien ce détail—il avait laissé un peloton de onze hommes sur le terrain, pour garder les portes et établir un cordon autour de la maison.

L'hon. sir SAM HUGHES: Mon honorable ami ne veut certainement pas induire la Chambre en erreur, c'est pourquoi je lui ferai observer que le capitaine Macauley fit entrer trois hommes avec lui et en laissa huit dehors.

L'hon. M. LEMIEUX: Entre mon honorable collègue et le recteur du noviciat mon cœur balance, mais le recteur m'a déclaré en toutes lettres que le capitaine Macauley avait onze hommes autour de la maison; ils étaient quatorze en tout.

L'hon. sir SAM HUGHES: Onze seulement.

L'hon. M. LEMIEUX: L'interrogatoire commença vers onze heures et dura environ une heure et quart. Trois membres de la communauté furent appréhendés comme déserteurs et mis sous arrêt. On leur dit de se préparer à partir pour la caserne et ils se rendirent au dortoir sous escorte pour changer de vêtements. Pas un seul de ces jeunes gens n'était astreint au service militaire par la loi ou les décrets ministériels, ainsi que l'a clairement établi le ministre intérimaire de la Justice (M. Meighen). Ils sont tous exemptés en vertu de l'annexe:

> Le clergé, comprenant les membres de tout ordre reconnu comme ayant un caractère exclusivement religieux et les ministres de toutes les confessions religieuses existantes au Canada à la date de l'adoption de la présente loi.

Les trois jeunes gens arrêtés se disposaient à suivre le capitaine Macauley à la caserne lorsqu'arriva un message téléphonique de l'adjudant général à Ottawa, arrêtant ces procédés inqualifiables. Plusieurs communications téléphoniques avaient été échangées entre London et Ottawa, et quand un officier de Guelph déclara au capitaine Macauley que sa conduite n'était pas conforme à la loi militaire, celui-ci se retira à minuit et quarante minutes, après avoir accepté des rafraîchissements offerts par la communauté.

[L'hon. M. Lemieux.]

Tout cela s'est passé dans le réfectoire, à une heure avancée, et pour montrer quels sont ces sinistres jésuites qui sont censés manger au moins un protestant par jour, les membres de l'ordre ont mis devant eux les friandises de la table, et officiers et soldats se sont retirés bien satisfaits de l'hospitalité qu'ils avaient reçue. La conduite qu'on a tenue a été des plus injustifiables; c'était une façon cavalière de traiter des citoyens d'un pays libre comme le Canada. Le lendemain matin, il est vrai, le capitaine Macauley est allé s'excuser; cependant, "la bruyère était en feu"; le mal était fait, car le télégraphe avait porté la nouvelle dans tous les coins du pays, et peut-être jusqu'en Europe. La presse et la chaire dénoncèrent la duplicité de ces sinistres jésuites.

Le recteur adressa une digne protestation au ministre de la Milice et ce dernier répondit de la manière courageuse dont il a parlé cet après-midi. Voici la lettre qu'il ardessait d'Ottawa au recteur du noviciat, le 11 de juin:

> Mon cher monsieur.
>
> A mon retour à Ottawa, je reçois à l'instant votre lettre du 8 courant, et des paroles ne sauraient vous exprimer mon profond regret de la conduite de l'adjoint du grand prévôt, le capitaine Macauley, dans la soirée du 7 courant.
>
> Ce matin, à mon arrivée à Ottawa, mon intention a été appelé sur cette affaire, et je constate que mon adjudant-général a pris des mesures immédiates pour faire faire une enquête des plus complètes, et si les faits sont conformes au récit contenu dans votre lettre—ce dont je ne doute pas, naturellement—je puis vous assurer que l'erreur de jugement commise par cet officier sera punie de la bonne manière, vu que je ne tolérerai pas pareille conduite de la part d'un officier de l'armée, en ce qui a trait à l'application de la loi du service militaire.
>
> Je le répète, je regrette profondément cet incident, et je vous remercie de votre franche lettre.
>
> La question de l'obligation au service militaire de vos élèves est actuellement à l'étude au ministère de la Justice.
>
> Veuillez me croire,
> Votre tout dévoué,
> (*Signé*): S. C. Mewburn.
>
> Au révérend monsieur H. Bourque,
> Recteur du noviciat de Saint-Stanislas,
> Guelph, (Ont.).

Après ces excuses, tous pensaient que l'affaire en resterait là, mais les agitateurs par tout l'Ontario se mirent à entasser accusations sur accusations contre le noviciat de Guelph qui, pour se défendre, bien qu'il y eût une censure spéciale pour cet incident, exigea que la vérité fût dévoilée à la population canadienne.

Plus tard, le 22 juin, le ministre de la Milice publia la déclaration suivante:

L'adjudant-général a fourni une liste des membres d'âge militaire du noviciat de Guelph, et des dates de leur entrée dans l'ordre, les âges étant donnés avec toute la précision possible en l'absence de certificats officiels.

Il ressort de cette liste qu'il y a actuellement dans la communauté trente-cinq hommes d'âge militaire dont vingt-cinq sont entrés dans l'ordre avant la première proclamation promulguée, aux termes de la loi du service militaire, le 13 octobre 1917, le plus grand nombre d'entre eux étant entré en 1915-16, ou plus tôt.

D'après les renseignements disponibles, il paraît clair qu'on ne peut pas douter que tous ces jeunes hommes, sauf les deux qui sont nommés, soient dégagés du service militaire, grâce à la cinquième exception de l'annexe de la loi qui exempte tous les membres d'un ordre d'un caractère exclusivement religieux, comme l'est incontestablement le noviciat de Saint-Stanislas. La même exception s'applique aux hommes désignés par le décret du conseil du 20 avril 1918.

Il semble que le fils du ministre de la Justice soit entré dans l'ordre le 20 mars 1918, lorsqu'il n'était soumis à aucune obligation par la loi du service militaire. Avant de faire cette démarche, il s'est présenté pour être examiné par des médecins dont deux étaient membres de la commission médicale de revision, à Montréal, et les conclusions de ces médecins ont été que son état était tel qu'il faudrait le mettre dans la classe E, ce qui l'empêcherait de s'engager dans le service militaire.

Le résultat de l'enquête indique que les perquisitions faites étaient justifiables, et le ministère de la Milice prendra des mesures pour s'assurer que les membres du noviciat qui sont sous le coup de la loi du service militaire soient tenus de servir.

Il est dit dans cette déclaration que deux membres de l'ordre étaient tenus au service militaire à ce moment-là. Ces deux membres étaient John Holland et John O'Halloran. On s'est aperçu depuis que John Holland était de ceux auxquels s'appliquait la cinquième exception de l'annexe de la loi du service militaire, vu qu'il avait embrassé la vie religieuse le 9 de septembre 1917. Une copie du certificat de son ordination est en la possession du ministère de la Milice, à Ottawa. On a constaté que John O'Halloran est sujet américain et, par conséquent, exempt. Son certificat et les lettres de naturalisation de son père comme citoyen américain sont aussi en la possession du ministère.

Ainsi, pas un de ceux qu'on a trouvés au noviciat le 7 de juin dernier n'était astreint à la loi du service militaire. Les perquisitions étaient donc des plus injustifiables. Il eût été aisé pour les fauteurs du complot—et ce n'était rien qu'un complot pour faire mépriser la compagnie de Jésus au Canada—d'envoyer un officier en plein jour chercher les renseignements qu'on a obtenus dans la nuit du 7 juin. Je déclare que la descente était des plus injustifiables et excessivement regrettables. Ce fut un acte qui ne contribue pas à l'union et à la concorde en ce pays.

On me dira peut-être que les jésuites auraient pu renoncer aux exemptions accordées par la loi du service militaire et envoyer leurs jeunes gens au feu. Monsieur l'Orateur, l'ignorance de certaines gens est incommensurable.

De la compagnie de Jésus, savez-vous combien ont rejoint les drapeaux? Sept cents ont combattu au front, dont cent soixante sont tombés. Dans une seule institution de cette société, au Canada, le collège Loyola, à Montréal, 287 élèves se sont enrôlés, dont 34 ont fait le sacrifice suprême. Le 17 mars dernier, le père Hingston, qui avait noblement servi au front, son roi et sa patrie, et dont le malheureux frère, Basil, fut tué dans les Flandres, présidait la cérémonie impressionnante du déploiement d'un drapeau de service, au collège Loyola, à Montréal, en mémoire des trente-quatre élèves morts dans la grande guerre. Je cite du rapport de la "Gazette", de Montréal :

Le général Wilson....

Il s'agit du général Wilson, un officier de confiance du ministère de la Milice et un ami de l'honorable député de Victoria (sir Sam Hughes).

Le général Wilson s'est dit fier de participer à une telle cérémonie et d'exprimer son appréciation de ce que Loyola et ses gradués avaient fait pour leur patrie et les alliés. Irlandais, issu d'une race éprise de liberté, il n'était pas surpris de voir que les jeunes gens de Loyola s'étaient si bien distingués.

Le général félicita le père Hingston de cette manière magnifique dont le collège Loyola reconnaissait les service de ses héros tombés: s'occuper de l'éducation de leurs orphelins. Après que M. Hacket....

C'est un fils du juge Hackett.

...eut la liste des morts devant l'auditoire debout, un discours fut prononcé par le père Milway Filion, supérieur général de la compagnie de Jésus dans la province de Québec. Il déclara que sept cents membres de la compagnie étaient allés au front, dont bon nombre se distinguèrent et cent soixante moururent.

Voici la liste des pertes du Collège Loyola :

Stuart Barnston, tué à la bataille d'Amiens; Herbert Butler, tué au combat; Glendyn Cloran, mort des suites de l'influenza au camp de de Hancock, aux Etats-Unis; Emmett Conroy, mort en cours d'instruction; Paul Conroy, mort en cours d'instruction; Arthur Dissette, décoré de la Croix de guerre, tué au combat; James de Beaujeu Domville, petit-fils du sénateur Domville, tué au combat; Edward Dwyer, noyé en service actif; Howard Farley, sans nouvelles; James Grant, blessé à Courcelette, mort de ses blessures; Basil Hingston (frère du capitaine Hingston, qui protesta contre la descente

opérée par le capitaine Macauley, mais dont celui-ci ne fut pas responsable), tué à la bataille d'Amiens; John Howe, tué au combat; Stanton Hudson, tué au combat; Melvin Johnson, tué à Passchendaele; Léo le Bouthilier, tué au combat; Rodolphe Lemieux, tué à l'ennemi, après avoir pris le commandement de sa compagnie alors que tous les officiers plus âgés avaient été tués; Donald McArthur, tué au front; Fraser MacDonald, tué au combat; Francis Maguire, tué en portant secours au soldat blessé Temple Macdonald, tué lui-même au combat; Francis McGee, tombé sur le champ de bataille; Arthur McGovern,, tué à Hooge; Adrian McKenna; Gregory Nagle, tué au combat; Desmond O'Boyle, tué; sergent Owens, du 5e Royal Ecossais, mort de ses blessures (c'est le fils de M. T. P. Owens, rédacteur du hansard); Guy Palardy, mort de ses blessures; William Pearson, tué accidentellement; Edward Plunkett, tué à l'ennemi; Leo Shortal, mort de ses blessures; Wilfrid Sullivan, tué au combat; Henri de Varennes, mort au front; Maurice Vidal, tué au combat; John P. Walsh, mort de ses blessures; John Wilkins, tué au combat.

Vous avez là, monsieur l'Orateur, les noms de trente-quatre étudiants du collège des jésuites, à Montréal, qui combattirent et moururent pour leur roi et leur patrie !

Monsieur l'Orateur, je n'ai plus que deux minutes à parler. Comme je l'ai dit, il y a un instant, la compagnie des jésuites ne m'a pas transmis son dossier. Il est connu de tout le monde; leur histoire est un livre ouvert. S'il me fallait citer l'opinion d'un protestant sur les jésuites, je prendrais celle de Parkman, qui dit :

Prêtre du Christ, soldat, mathématicien ou astrologue, le jésuite a été, et est encore, rencontré partout, à l'école, dans la bibliothèque, dans le cabinet des princes et des ministres, dans les huttes des sauvages, au milieu des tropiques, dans le Nord glacial, dans l'Inde, dans la Chine, au Japon, en Afrique, en Amérique.

A dire vrai, on les a persécutés en certains pays. Mais de tous les pays, le Canada devrait être le dernier à les persécuter, à les insulter ou à les diffamer. Car ils sont une partie de l'histoire de ce pays, oui, une partie de l'histoire de la vieille province d'Ontario. Monsieur l'Orateur, c'est en Ontario que les missionnaires jésuites pénétrèrent dans la solitude pour gagner à la religion du Christ, les Indiens des rives de la baie Georgienne et des régions tributaires, donnant par là au monde, un impérissable exemple de dévouement et de sacrifice. Souvenons-nous des corps déchirés et mutilés des pères Brébœuf et Lallemant, ensevelis à Sainte-Marie, auprès des eaux de la baie Georgienne. Les cendres des martyrs jésuites se confondent avec la vieille terre ontarienne. Le sol d'Ontario devrait être un sanctuaire aux successeurs de ces martyrs.

Au début de ces observations, je disais que ce pays-ci était un pays libre, un pays

[L'hon. M. Lemieux.]

britannique. Un juge anglais éminent, lord Acton, a dit que le signe le plus infaillible du degré de liberté dont jouit un pays, c'est la garantie accordée à ses minorités. Le prince von Bulow, ancien chancelier allemand, s'exprime ainsi dans son livre sur l'Allemagne impériale :

Dans le conflit des nationalités, une nation est le marteau et l'autre l'enclume; l'une est le vainqueur, l'autre le vaincu.

Voilà quel est l'esprit prussien. Ce n'est pas le sentiment anglais, car l'Angleterre, dans son domaine et partout ailleurs où flotte le Union Jack, combat toujours pour arrêter la main qui brandit le marteau. Le sentiment qui a prévalu dans ce cas-ci, celui qui a poussé à la perquisition de Guelph, n'était pas un sentiment anglais, mais un sentiment prussien.

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

Reprise de la séance.

M. HOCKEN: Monsieur l'Orateur, je suis porté à appuyer la proposition de mon honorable ami, le député de Victoria (sir Sam Hughes), à raison des circonstances qui entourent cet incident du noviciat des jésuites à Guelph. Les faits ont été énoncés si clairement par l'honorable député de Victoria et par l'honorable ministre de la Milice (M. Mewburn) qu'il est inutile pour moi de les relater de nouveau. Mais le fait même que les directeurs de cette institution avaient résisté aux recherches des autorités militaires devait forcément causer un profond mécontentement parmi les gens de la région, et, à mesure que la nouvelle se répandait, dans tout l'Ontario et dans les autres provinces. Les membres de l'association des pasteurs de Guelph ne se sont occupés de la chose que lorsqu'ils en furent requis de différents côtés. Les premiers à se plaindre de ce qui avait été fait au noviciat ont été des catholiques de la ville de Guelph. Ils voyaient leurs enfants pris pour le service ou d'autres qui s'enrôlaient, et, à côté, les fils du voisin, de la même religion qu'eux, s'en allaient au noviciat et échappaient au service militaire. Ils apprirent par les rapports de l'administration militaire que le recteur et les directeurs du collège refusaient de donner les informations que les autorités militaires exigeaient et qu'ils étaient forcés de donner d'après la loi. Cela eut pour effet d'accentuer l'animosité qui régnait dans la cité de Guelph.

Je crois que quiconque est impartial, quelle que soit la religion qu'il professe, ad-

mettra que l'on doit faire une enquête judiciaire sur les circonstances qui entourent cet incident. Je peux au moins citer une personne dans ma propre ville, le révérend père Minehan, qui a déclaré publiquement qu'après ce qui avait été dit concernant cette institution, il était d'avis que l'on devrait faire une enquête. C'est une question qui n'intéresse pas seulement une classe de gens mais tous ceux qui ont eu connaissance des faits, des rumeurs et des rapports qui circulaient, désiraient qu'il y eût une enquête.

Une VOIX: C'était peut-être un des conspirateurs.

M. HOCKEN: Si tel était le cas, je ne pense pas qu'il conspirât au détriment du recteur ou de n'importe quelle autre personne de l'institution. La conduite de l'association des pasteurs de Guelph a été admirable. Ces pasteurs avaient fait le tour de leurs propres congrégations pour encourager les jeunes gens à s'enrôler. Un pasteur presbytérien alla jusqu'à dénoncer un jeune homme de sa congrégation qui était conscrit et qui essayait d'éluder la loi. En dénonçant ce jeune homme aux autorités, il chassa sa famille de la congrégation. Les parents du jeune homme étaient offensés de ce qu'il avait fait; mais j'en suis heureux, car cela vous montre que les gens qui ont dénoncé le noviciat de Guelph et ont demandé une enquête à son sujet, avaient fait tout ce qu'ils pouvaient pour faire comprendre à tous les conscrits leur devoir. Dans ces circonstances, vous étonnez-vous que des gens qui agissaient comme ces pasteurs le faisaient, aient été indignés de voir et d'entendre dire par les autorités militaires ce qui se passait au noviciat?

Ce ne sont pas seulement les citoyens de Guelph qui sont venus leur dire ce qui se passait. Les personnes chargées d'appliquer la loi du service militaire à Guelph firent savoir à l'association qu'ils avaient maintes fois essayé d'obtenir des informations qui leur étaient nécessaires, mais que les directeurs de l'institution les leur avaient refusées.

Jusqu'à ce que le capitaine Macauley fît sa visite à l'institution, on avait fait bien des tentatives pour éviter ce qui put ressembler à une descente de police, pour éviter d'user de la force ou de tout ce qui eut pu causer des plaintes, et l'on avait tout essayé pour avoir les informations de la façon la plus raisonnable et la plus paisible que les directeurs de l'institution pussent choisir pour les donner. Est-il surprenant qu'une grande agitation règne dans la ville et dans tous les environs? Est-ce étonnant que la censure et la défense faite à tous les journaux de Guelph et de Toronto de causer de l'incident ou de la visite du capitaine Macauley et de ses agents au noviciat, eussent pour effet d'augmenter l'excitation et d'accentuer l'indignation que ressentaient les gens à ce sujet? Le recteur et les autres directeurs du noviciat ont été les auteurs responsables de cette agitation.

S'ils avaient respecté la loi, ils auraient obligé tous les hommes qui se trouvaient là à se présenter pour se faire inscrire. Si le recteur eût consenti à donner les noms au capitaine Westoby quand celui-ci les lui demanda, au lieu de lui créer des embarras, et s'il eût ouvert toutes les portes et dit: "entrez, messieurs, examinez tout par vous-mêmes et voyez ceux que vous croyez avoir droit de prendre", on eût évité tous ces embarras. Voilà précisément ce qu'ont fait les chanceliers et les recteurs de toutes les autres universités ou collèges dans notre pays. Il n'y a pas eu de descente militaire aux collèges de Victoria, de Knox, de Wycliffe ou de Trinity. On n'aurait pas trouvé un seul homme d'âge militaire dans ces collèges. Apparemment, le capitaine Macauley consulta les autorités d'Ottawa qui lui donnèrent instruction de visiter l'institution en question, et parce qu'il ne put réussir à y entrer du gré des autorités, il y pénétra de force, comme c'était son droit.

Je me range à l'avis du député de Victoria (sir Sam Hughes), quand il affirme que le moyen même employé par le capitaine Macauley pour pénétrer au noviciat était conçu dans le but de prévenir toute agitation et de parer à tout trouble. S'il eût passé par les rues de Guelph, comme il l'aurait pu faire, avec un effectif de soldats, il eût été suivi d'un groupe de citoyens de cette ville, et si pareil groupe fût sorti ce soir-là, il en aurait pu résulter de bien plus graves conséquences.

A-t-il violé quelque formalité de la bureaucratie militaire, je ne saurais dire; mais à mon avis, il a agi judicieusement et adopté la ligne de conduite qui lui a permis d'atteindre son but sans difficulté. Cette visite s'est faite de manière à ne pas prêter à la critique. On ne saurait la comparer aux méthodes violentes adoptées à Toronto par le chef de police militaire qui a envahi les salles de danse, pénétré chez les Y. M. C.A. et toutes sortes d'institutions, pour appréhender les jeunes gens. Il allait aux endroits où l'on donnait un bal comme il

le fit un soir chez les Chevaliers de Colomb. Il refusait à ces jeunes gens le temps d'aller chercher chez eux leurs certificats d'exemption; il les emmenait de force. Il se rendait au bateau quand les jeux de balle battaient leur plein et appréhendait tous ceux qui n'avaient pas leurs certificats. Voilà comment on a appliqué la loi à Toronto, et je me demande si ce n'est pas là une méthode plus violente que tout ce qui est arrivé à Guelph. Quand cela se passait à Toronto, à Hamilton, et à Guelph, est-il étonnant qu'il ait existé de l'agitation et du mécontentement, quand cette institution refusa d'ouvrir ses portes et de faire connaître ceux qui y demeuraient? Voilà l'origine des difficultés qui ont surgi. J'incline à croire que le supérieur de l'ordre qui est représenté à Guelph au collège Saint-Stanislas, partage mon avis, quand j'affirme que le recteur de cette institution a agi peu judicieusement, parce que, après la descente des militaires, le recteur fut transféré à une autre sphère d'action. Il a peut-être reçu de l'avancement, ou peut-être l'a-t-on déplacé pour quelque autre cause, mais nous savons qu'il n'a pas rehaussé la renommée de sa société en tenant pareille ligne de conduite, étant donné qu'il a provoqué des critiques absolument inutiles qu'on ne lui aurait jamais adressées, s'il eût tenu une autre conduite.

L'honorable député de Maisonneuve (M. Lemieux) parle du respect dû aux minorités religieuses. Monsieur l'Orateur, je professe le plus profond respect pour tous les cultes; je respecte toutes les croyances religieuses, et celles des minorités. Qu'on soit mahométan, hindou ou autre chose, celui qui professe ces opinions a le droit de les pratiquer et d'être protégé dans son culte. C'est ainsi que j'entends la loi de ce pays, et le public l'entend ainsi. Seulement, une minorité religieuse ne saurait réclamer l'exemption de faire son devoir, à une époque critique comme celle que nous avons traversée. Parce qu'on est membre d'une petite secte, on ne saurait réclamer de faveur spéciale. En temps de guerre, il faut que tout Canadien obéisse aux lois de son pays. Il ne saurait réclamer d'exemption pour cette raison, ni demander de privilèges spéciaux, à titre de membre d'une minorité. Pareils arguments ne font que mettre en relief la faiblesse de la cause. Les chanceliers des collèges de Toronto ne se sont pas sentis humiliés et n'ont pas regardé comme une insulte que la police ait visité leurs institutions pour s'assurer s'il s'y trouvait des hommes aptes au service militaire. Alors pourquoi le recteur de cette institution se serait-il senti humilié? Et pourtant, voilà toute la thèse du député de Maisonneuve: à son avis, on a infligé une humiliation à l'institution de Guelph et aux autorités de cette maison, et la visite qu'y a faite la police militaire est une insulte.

Ils n'avaient aucun motif de se considérer comme insultés. Le chef de toute autre institution du même genre n'aurait pas regardé cette démarche comme une insulte. Au contraire, il aurait aidé à faire l'enquête en fournissant tous les renseignements qu'il possédait. Employer un semblable moyen, c'est vouloir détourner l'attention du sujet et si c'est la seule excuse que puisse donner le recteur de l'institution de Guelph, je crois que c'est très peu de chose en vérité. Ce n'était pas le moment pour personne, qu'il soit chef d'un collège, d'une banque ou d'une fabrique, de se draper dans sa dignité. La dignité c'est très bien quand elle est à sa place, mais quand un homme se dresse dans sa dignité et considère comme une insulte l'entrée d'officiers régulièrement chargés d'examiner si les hommes qui sont chez lui sont bons et propres pour le service, je crois qu'il se fait une trop haute idée de sa propre dignité et j'estime que cela ne servira pas à grand chose. Les honorables députés remarqueront que le soir où le capitaine Macauley visita l'institution, il y avait une liste affichée de tous les pensionnaires du collège, mais que le lendemain, quand il revint, cette liste avait été enlevée, et ne put être retrouvée. Pourquoi faire disparaître ces noms, s'il n'y avait pas de motifs pour agir ainsi?

Le ministre de la Milice a dit qu'il n'était pas disposé à entrer dans le cas Alexander. "Je ne pense pas qu'il soit nécessaire de parler ici du cas Alexander", a-t-il dit. Je crois, monsieur l'Orateur, que c'est nécessaire d'en parler. Je mettrai le cas Alexander à côté du cas Noonan et voici ce qui est arrivé. Alexander et Noonan ont été tous les deux l'objet d'un rapport au département de la Milice. Alexander était employé par son père dans la fabrication du matériel de guerre. Il demanda une exemption qui lui fut refusée et il fut obligé d'endosser l'uniforme.

L'hon. sir SAM HUGHES: Il s'est engagé volontairement.

Le major général MEWBURN: Il se présenta par la suite.

M. HOCKEN: Je pensais qu'il avait été enrôlé. Dans tous les cas, il était occupé

à fabriquer des munitions. Placez maintenant son cas en regard de celui de Noonan. Noonan jouait au baseball dans une équipe de Guelph, et quand ces procédures commencèrent, il entra au noviciat de Guelph. Dans un cas, un homme était occupé à fabriquer du matériel de guerre et il a été pris. Dans l'autre cas, un homme était joueur de baseball et il est entré au noviciat et a échappé au service. Comment veut-on que la population de Guelph ne soit pas irritée de voir accorder un traitement si différent à deux jeunes gens de la même localité? Cette façon de procéder a ému la population, et c'est à cause de tout le mécontentement et des ennuis qui sont survenus.

Mon honorable ami de Maisonneuve a donné une longue liste des jésuites qui ont servi pendant la guerre. Je n'ai pas fait la liste des ministres qui sont partis à la guerre, mais j'en connais des vingtaines qui se sont engagés comme simples soldats, qui sont partis et ont fait du service dans les tranchées, de sorte que ce service à la guerre n'a pas été rien que d'un côté. J'estime que les ministres ont droit à autant de considération que toute autre personne.

Le ministre intérimaire de la Justice nous dit que ces jeunes gens ne sont pas soumis au service militaire, et si je l'ai bien compris, c'est le sous-ministre de la Justice qui est responsable de cette opinion à ce sujet. S'il en est ainsi, les membres de cette Chambre, qui ont voté la loi, l'ont fait certainement sous le coup d'une méprise très grave. Ils ont adopté la loi après avoir reçu du ministre de la Justice une opinion qui les portait à croire qu'il était impossible à un homme de se cacher dans un collège de la manière dont on se plaint. Voici la déclaration faite par le ministre de la Justice.

L'hon. sir SAM HUGHES: A quelle page du hansard se trouve-t-elle?

M. HOCKEN: La déclaration que je vais citer a été faite le 19 juillet 1917, et on peut la trouver à la page 3568 du hansard revisé. Le ministre répondait à sir Wilfrid Laurier, alors chef de l'opposition. Il s'est exprimé ainsi:

> Le très honorable chef de l'opposition admettra qu'un étudiant en théologie entre dans le clergé et en fait partie dès qu'il a été tonsuré ou qu'il est dans les ordres mineurs, lesquels lui sont conférés à la fin de sa première année d'étude; c'est dans tous les cas la pratique générale. Mon très honorable ami secoue la tête? Je ne fais pas cette déclaration sans m'être assuré des faits auprès des meilleures autorités. Je m'en suis assuré d'une façon complète. De sorte qu'il ne reste plus à mettre sous la dénomination d'étudiants en théologie, en ce qui concerne les séminaires catholiques, que les jeunes gens qui y entrent et auxquels on n'a encore conféré aucun ordre.

Monsieur l'Orateur, ces jeunes gens qui sont allés au collège...

M. BUTTS: L'honorable député veut-il me permettre de lui poser une question? Mon honorable ami a parlé depuis très longtemps. Veut-il donner un chiffre?

M. HOCKEN: Quel chiffre désire l'honorable député?

M. BUTTS: Je laisse cela au goût de l'honorable député.

M. l'ORATEUR SUPPLEANT: A la question.

M. HOCKEN: Je ne vois pas en quoi la question de l'honorable député puisse avoir rapport avec la citation que je viens de faire. J'ai cité les paroles du ministre de la Justice, et c'est sur la foi de ces affirmations que le Parlement a voté la loi du service militaire.

Les membres du Parlement, à cette époque, avaient le droit de croire que le ministre de la Justice était en mesure plus que n'importe quel autre d'interpréter raisonnablement et exactement la coutume suivie, puisqu'il a fait ses études chez les jésuites et qu'il est censé être au courant des règles de l'ordre.

Or, voilà quelles furent les affirmations du ministre de la Justice dans le temps, et ces paroles ont porté la Chambre à croire qu'un jeune homme était dans l'impossibilité absolue d'échapper aux atteintes de la loi du service militaire obligatoire par le seul fait d'entrer dans les rangs d'un ordre religieux. De plus, le recteur de l'institution l'a déclaré lui-même, tout novice à le droit de quitter l'institution et d'embrasser un autre état en aucun temps, au cours des trois années qui suivent son entrée dans l'ordre. Pendant cette période, un jeune homme peut donc quitter le noviciat pour étudier la médecine, le génie civil ou embrasser n'importe quelle profession libérale. Donc, les jeunes gens qui entrent au noviciat des jésuites ne sont liés par aucun vœu, de sorte que je ne puis voir comment on pourrait les classer dans la catégorie des membres du clergé.

Or, lorsque nous tenons compte de la façon dont la loi du service militaire a été mise en vigueur contre le clergé des autres concessions religieuses, est-il étonnant que l'on trouve étrange la conduite qu'a tenue le Gouvernement à l'égard du noviciat des

jésuites de Guelph? Au Sault-Sainte-Marie, j'ai connu un jeune prédicant méthodiste qui exerçait le ministère depuis deux ans. Ce jeune homme était un pasteur, sauf une seule formalité qu'il n'avait pas remplie: il n'avait pas été ordonné. Il avait toutefois terminé ses études théologiques, il avait fait son stage dans les missions, il avait été chargé de différentes congrégations; la seule chose qui lui manquait pour être véritablement un pasteur, c'est qu'il n'avait pas reçu les ordres.

Cependant, ce jeune homme fut enrôlé dans les rangs de l'armée canadienne par application de la loi du service militaire.

En dépit de cela, le sous-ministre de la Justice prétend, si j'ai bien compris, qu'à partir de la minute où un jeune homme a mis le pied dans le collège de Guelph, il était exempté du service militaire. Voilà une inégalité et une injustice qui sautent aux yeux de tous ceux qui ne sont pas au fait des distinctions remarquablement subtiles que savent faire les membres de l'ordre qui intéresse en particulier cette enquête. Je prétends donc que le Gouvernement a parfaitement le droit de soumettre le cas ainsi que les circonstances qui l'ont précédé et suivi, à une enquête judiciaire, afin d'exposer tous les faits au grand jour et de se rendre compte s'il était suffisant qu'un jeune homme entre au noviciat des jésuites pour échapper immédiatement aux atteintes de la loi du service militaire, tandis que les jeunes canadiens appartenant à d'autres confessions étaient obligés d'aller défendre le pays à l'étranger.

Il faudra, afin de donner satisfaction au pays, que les faits soient établis hors de tout doute, car les bons citoyens ne reculent jamais devant l'accomplissement du devoir. Tout le monde s'oppose, et c'est leur droit, à ce que la loi fasse des passe-droits en faveur de certaines catégories de citoyens dès qu'il s'agit du service du pays. Or, que la mise en vigueur de la loi du service militaire obligatoire ait donné lieu à des passe-droits, la question ne souffre pas la moindre discussion. Les injustices se sont tellement multipliées qu'il n'est pas du tout surprenant que la population ontarienne dans le voisinage de Guelph se soit unie et réclame une enquête complète.

M. GLADU: Monsieur l'Orateur, c'est une tâche excessivement désagréable pour moi de prendre part à un débat de cette nature. Je viens d'une province où les questions de race et de religion sont absolument négligées et où un citoyen, du moment qu'il est honnête, est bien vu de tous et considéré comme un citoyen britannique, peu importe qu'il soit anglais, français, irlandais ou de toute autre nationalité; nous ne nous occupons pas non plus s'il est orangiste, catholique ou protestant. Nous ne nous occupons jamais de ces questions dans la province de Québec. Je regrette infiniment d'être obligé de prendre part à un débat de cette nature, car après les magnifiques dispositions qu'ont manifestées nos honorables amis de la droite, depuis l'ouverture de la présente session, nous avions le droit d'espérer et de croire que nous étions à jamais débarrassés de toutes ces questions de préjugés. Quant à qualifier convenablement la façon dont on s'y est pris pour soulever le présent débat, les règlements parlementaires me le défendent à l'heure qu'il est.

Monsieur l'Orateur, la question en discussion intéresse l'ordre des jésuites. Je ne désire nullement jeter des fleurs à ma province natale, mais afin de nous laisser voir la mentalité de la province de Québec, permettez-moi de vous rappeler un incident qui s'est déroulé en 1888. Longtemps avant cette date, les jésuites s'étaient vus priver des propriétés qu'ils possédaient dans la province et qui valaient à cette époque des millions de dollars. A maintes reprises, le gouvernement provincial avait été mis en demeure de régler la question des biens des jésuites, de sorte que l'honorable Honoré Mercier, à son arrivée au pouvoir, décida de donner une solution au problème. Le gouvernement provincial institua une longue enquête et l'assemblée législative décida de voter une indemnité de 400,000 piastres aux jésuites.

Mais on prétendit à l'assemblée législative que la population de la province de Québec se composait en partie de protestants, et que cette somme votée pour être prise sur des fonds publics, sur des fonds qui par suite appartenaient aux protestants, allait servir à satisfaire les jésuites. C'est alors que M. Mercier décida, d'accord avec tous les autres ministres, de donner aux protestants de la province une part de cette somme proportionnelle au chiffre qu'ils représentaient dans la population. Il fut, en conséquence, distribué aux protestants de la province une somme de $160,000, dont ils devaient disposer à leur guise; le reste fut mis dans les mains des évêques catholiques pour qu'ils en fissent usage selon qu'ils le jugeraient à propos. Voilà de quelle mentalité nous sommes dans la province de Québec, et c'est pourquoi l'on n'y entend jamais discuter des questions aussi dange-

reuses que celle soulevée aujourd'hui par l'honorable député.

Le représentant de Toronto-Ouest (M. Hocken) déclarait tout à l'heure qu'il ne s'était passé rien d'extraordinaire au noviciat de Guelph, que la même chose a eu lieu à l'université de Toronto et dans toutes les universités protestantes du pays, sans que personne ne songeât à s'en formaliser. Voudrait-il bien nous dire toutefois si les agents du ministère de la Milice ont franchi les portes de ces universités à 9 heures et demie du soir pour y faire des perquisitions? S'ils s'étaient présentés de jour au noviciat de Guelph, personne n'y aurait trouvé à redire, mais ils ont jugé que le bon moment de créer des ennuis à cette institution c'était de surprendre tout le monde au lit.

Les honorables députés de Victoria (Ont.) (sir Sam Hughes) et de Maisonneuve (M. Lemieux) nous disent que l'on a placé autour de la maison un cordon de soldats. L'honorable député de Victoria assure que d'Ottawa était venu l'ordre de ne pas entrer de nuit au noviciat, ce qui donnait aux jésuites une chance d'échapper à la loi et d'éluder leurs devoirs. Je reviendrai là-dessus, plus tard, mais je dirai pour le moment que je ne suis pas surpris de tout ce que l'on affirme. J'ai entendu quelque chose de plus étonnant que cela autrefois, lorsque j'étais élève au collège des jésuites à Montréal. On assurait qu'un tunnel reliait ce collège à l'Hôtel-Dieu. L'Hôtel-Dieu est un hôpital où des infirmières ont soin des pauvres et des malades. N'empêche qu'il s'est trouvé des gens assez stupides pour venir voir si cela était vrai. Après cela, monsieur l'Orateur, nous n'avons pas à nous étonner de ce que nous entendons dire aujourd'hui.

Mon intention, monsieur l'Orateur, n'est pas de m'appesantir sur cette affaire de Guelph. Elle a été réglée cet après-midi de la manière la plus noble et la plus généreuse par le ministre de la Milice, par le ministre de l'Intérieur et par le député de Maisonneuve (M. Lemieux).

Si l'honorable député de Victoria (sir Sam Hughes) pense que les jésuites tentent de se dérober à leurs devoir de citoyens du Canada ou de l'empire, il les connaît bien mal. Afin de montrer qu'il se trompe du tout au tout et qu'il parle sans savoir, je citerai en exemple le révérend père Hingston, que je connais personnellement et qui a donné lieu cet après-midi à de nombreux propos. On a dit qu'il avait servi en Europe; mais il a fait mieux, et il est bon de le reconnaître, comme il est bon de reconnaître n'importe quels services rendus au pays. Le père Hingston a été à Montréal le promoteur des "Irish Rangers" et c'est lui que le premier a fait le recrutement de ce bataillon. Il a été leur chapelain, il les a accompagnés en Angleterre et en France, et lorsque, plus tard, il fut rappelé au pays, il ne crut pas devoir en rester là. Il passa aux Etats-Unis pour y prononcer des discours partout où une occasion se présentait de le faire au profit des Alliés. Est-ce là ce que l'on appelle éluder ses devoirs?

Un autre exemple, si vous me le permettez. Lorsque fut déclarée la guerre en 1914, le réverend père Arcand, recteur du collège Sainte-Marie, pria l'honorable M. Patenaude, alors ministre du cabinet, d'envoyer des instructeurs au collège pour y apprendre l'exercice aux élèves. Quelle fut à cette époque la réponse du Gouvernement? La réponse fut que cela était impossible, parce que ce devait être trop coûteux. Auriez-vous cru à de l'économie de la part du Gouvernement à pareille époque. Le Gouvernement ajoutait que le collège Sainte-Marie avait été le premier à faire une semblable demande. Plus tard le même père Arcand vint à Ottawa demander la permission de former un corps d'élèves pour le service outre-mer, permission qui lui fut refusée, comme je suis sûr que seront prêts à en témoigner M. le juge Delorimier, M. O. S. Perrault, membre fort distingué de la chambre de commerce de Montréal, et M. Laberge, architecte bien connu dans la même ville. Le même père Arcand est revenu à Ottawa afin d'obtenir des renseignements précis sur ce que pourraient faire les élèves du collège en vue d'aider à la production de denrées alimentaires. Il s'adressa au ministre de la Justice (M. Doherty), qui le renvoya au ministre de l'Agriculture; mais nul résultat pratique ne s'ensuivit.

J'ajouterai que les jésuites du collège Sainte-Marie ont été les premiers à dispenser leurs élèves de suivre les cours, afin de les mettre à même de remplir leur devoir envers leur pays. Je pourrais citer encore d'autres faits pour prouver à mon honorable ami qu'il est assurément mal informé, qu'il se trompe du tout au tout, et qu'il jette la Chambre dans l'erreur—involontairement, sans doute,—en cherchant à lui faire croire que les jésuites se sont efforcés d'éluder leur propre devoir et d'empêcher leurs élèves de remplir le leur.

L'hon. sir SAM HUGHES: Je crois que, sans le vouloir, l'honorable député se rend coupable d'une injustice à mon égard. Jamais de ma vie je n'ai fait allusion au collège Sainte-Marie. J'aurais pu faire allu-

sion, cependant, au collège du Mont-Saint-Louis, qui s'est splendidement acquitté de son devoir. C'est l'honorable député qui est dans l'erreur.

M. GLADU: Tout ce que j'ai à répondre à mon honorable ami, c'est que les collèges de la communauté des jésuites sont tous solidaires, tous responsables les uns pour les autres. Comme les membres de certaines loges le sont pour toutes les loges.

L'hon. sir SAM HUGHES: Alors, je suis bien content de pouvoir tenir l'ordre entier des jésuites responsable de l'inconduite de leurs congénères de Guelph.

M. GLADU: Je n'en doute pas.

M. BUREAU: Les jésuites n'ont qu'un seul chef, un seul général un seul habit noir.

M. GLADU: C'est par un dimanche après-midi du mois de mai 1918 que les élèves du collège Saint-Marie, appelés sous les drapeaux, furent réunis au sanctuaire de la chapelle. Après la bénédiction du Saint-Sacrement, le recteur, le révérend père Arcand, leur adressa la parole. Je remercie l'honorable député de Rouville-et-Saint-Hyacinthe (M. Gauthier) de m'avoir fourni un exemplaire de son discours. Le voici:

Chers jeunes gens, l'heure de votre départ a sonné. Je n'ai que ceci à vous dire: Faites votre devoir—votre devoir envers vous-mêmes, envers votre famille, votre race, votre Alma Mater et votre pays. Nous avons travaillé de toutes nos forces à vous donner la meilleure éducation possible. Vous entendrez dire que la loi du service obligatoire est mauvaise, qu'elle constitue une abomination. Ne prêtez pas l'oreille à ces dires; c'est la loi de votre pays, et vous devez y obéir. Nous ne vous laisserons pas partir seuls; deux de nos prêtres vont vous accompagner jusqu'aux casernes et mêmes jusque sur la ligne de feu. Ils seront vos camarades; ils feront leur devoir tout comme vous ferez le vôtre. Mais avant d'entrer dans votre nouvelle carrière, vous devez subir un dernier sacrifice. Allez dire adieu à vos mères. Cette tâche vous sera pénible; mais tenez-vous comme des hommes, préparez-vous à l'action, refoulez les larmes qui vous monteront aux yeux et ayez le sourire aux lèvres, afin que vos mères ne se rendent pas compte de l'énormité du sacrifice que le pays vous impose.

Je le demande à tout député animé d'esprit de justice, est-ce là le langage d'un homme qui veut se soustraire à son devoir et enseigner à ses élèves de ne pas remplir le leur?

Je citerai à mon honorable ami le nom d'un autre jésuite qui a fait quelque chose de remarquable. Les malades internés à l'hôpital des pestiférés de Saint-Jean, dans la province de Québec, où sont envoyés ceux qui souffrent de maladies contagieuses, demandaient un aumônier. Or, il y avait un homme qui ne pouvait se rendre outremer, parce qu'il n'était pas d'âge militaire ou apte au service, mais il était prêt à braver la mort d'une autre façon. Il offrit ses service à titre d'aumônier pour cet hôpital et fut enfermé avec ces malades, avec ces pauvres soldats dont il respira le souffle empoisonné durant des mois et des mois, au péril constant de ses jours. Cet homme, c'était le révérend père Georges Lebel. Il est inconnu dans le monde, on ne lui a pas tenu compte des services qu'il a rendus à l'hôpital des pestiférés, mais il a la satisfaction du devoir accompli. Il fait son devoir, non pas comme soldat ni comme colonel honoraire ayant besoin d'un major général pour le défendre; ce n'était pas un John Wesley Allison, c'était un simple jésuite, qui offrait ses services sans aucune rémunération.

[L'hon. sir Sam Hughes.]

Il est un autre jésuite dont je citerai le nom, c'est le révérend père Sigouin. Incapable d'aller au front, il a fait du service d'une autre manière. Il consacre tout son temps à l'œuvre de la rééducation. Les jésuites n'ont jamais refusé d'aumôniers à ceux qui leur en ont demandés.

Un autre exemple: J'ai connu, durant des années le révérend père Cadot; de fait, il fut mon professeur au collège. Il est aujourd'hui missionnaire chez les Indiens de Cap-Croker, dans l'Ontario. Pas un de ces Indiens n'aurait pu être induit à s'enrôler, attendu que la loi les exemptait, mais soucieux de ses devoirs de citoyen envers son pays, le père Cadot fit appel aux Indiens, et sur un total de soixante-sept qui étaient d'âge militaire, soixante-trois offrirent leurs services. Il en fut accepté cinquante-quatre, dont cinquante-trois se rendirent en Angleterre, les quatre autres ayant été refusés à London, Ontario, comme inaptes au service militaire. Quarante-huit de ces Indiens se rendirent jusqu'en France et cinq furent renvoyés au Canada après leur arrivée en Angleterre. Sur les quarante-huit qui traversèrent en France il y en eut vingt-deux de blessés et six de tués. J'ai dit que sur un total de soixante et sept, soixante et trois s'étaient enrôlés. Si les quatre autres ne se sont pas enrôlés, c'est pour l'excellente raison que le père Cadot n'avait aucune influence ni autorité sur eux, parce qu'ils n'étaient pas catholiques.

En un mot, les soixante-trois qui étaient catholiques se sont enrôlés et les quatre, qui ne l'étaient pas, ne se sont pas enrôlés.

L'honorable député de Maisonneuve (M. Lemieux) a parlé cet après-midi du collège Loyola, de Montréal. Cette institution a

à peine vingt-cinq ans d'existence et au moins 287 de ses élèves ont pris du service et 34 d'entre eux ont été tués. Je mentionnerai entre autres le fils unique de l'honorable député de Maisonneuve (M. Lemieux) et le frère du révérend père Hingston. Ces anciens élèves de Loyola ont obtenu 20 croix de Victoria et beaucoup d'autres décorations. Le collège Sainte-Marie, aussi de Montréal, a fourni à l'armée le double du contingent de Loyola en enrôlés, en blessés, en tués et en décorés.

Je puis en dire autant de l'Ouest. Tous les anciens élèves du collège de Saint-Boniface dans le Manitoba, qui étaient d'âge militaire et propres au service, se sont enrôlés, dès le début pour toute la durée de la guerre. L'honorable député de Victoria (sir Sam Hughes) qui a été ministre de la Milice sait qu'il y a un hôpital à Saint-Cloud, en France, mais ce qu'il ne sait pas, c'est que les trois quarts des médecins qui desservent cet hôpital, sont d'anciens élèves des jésuites de Montréal. Le même fait se répète à l'hôpital Laval. Beaucoup des médecins de cette dernière institution sont aussi des élèves de Sainte-Marie et de Loyola.

Si l'on prend l'ordre dans son ensemble, on constate que plus de 700 jésuites se sont enrôlés et que 160 ont été tués à l'ennemi. 39 ont été décorés de la Légion d'honneur; 36 ont obtenu la médaille militaire; 303 portent la croix de guerre; 519 ont obtenu des citations et 30 portent d'autres décorations.

Parlerai-je des jésuites de France? Mon honorable ami sait-il que le maréchal Foch, le glorieux et immortel capitaine est un élève des jésuites? Sait-il que dès 1872, son professeur de mathématique lui a prédit le brillant avenir qui l'attendait en lui disant qu'il était l'homme qui abattrait le drapeau allemand qui flottait alors sur la forteresse de Metz? Foch auquel les Alliés doivent leur glorieuse victoire est incontestablement le plus brillant élève des jésuites. L'honorable député de Victoria a probablement entendu parler d'un autre homde distingué, le général Mangin, et il connaît de réputation le général de Castelnau qui a donné quatre fils à la cause des Alliés et de la civilisation. Beaucoup de généraux de l'armée française ont fait leur études dans les collèges des jésuites et en Angleterre plus de 2,000 élèves des jésuites se sont enrôlés avant que la conscription fût adoptée. 400 d'entre eux ont donné leur vie pour leur pays et le célèbre collège des jésuites à Stoneyhurst se glorifie d'avoir fourni 160 soldats à l'armée.

Pour beaucoup parmi nous, ces chiffres sont peut-être sans intérêt, mais puisqu'il a plu à mon honorable ami de créer l'impression que l'enseignement des jésuites porte à éluder le devoir et à échapper aux responsabilités, il n'est que juste de mettre sous les yeux de la Chambre et du pays un tableau du travail admirable accompli par cet ordre durant la guerre, afin d'établir clairement que les affirmations de mon honorable ami ne reposent sur rien.

Combien de fois n'avons-nous pas entendu dire que ceux qui ne prenaient pas les armes étaient traîtres à l'empire. Me permettra-t-on de rapporter un fait auquel mon honorable ami peut n'attacher qu'une faible importance, mais qui est d'un grand intérêt pour d'autres. L'honorable député de Victoria ignore sans doute que tous les jours, durant la guerre, 15,000 jésuites ont prié pour le succès des Alliés et il ignore aussi, probablement que depuis l'armistice, les jésuites dans le monde entier, ont reçu ordre d'offrir une prière spéciale pour que les Alliés obtiennent une paix juste et durable. Sait-il que dans les églises catholiques, les jésuites prient tous les jours pour le roi. Si la Chambre veux bien me le permettre, je rapporterai le texte de cette prière:

Nous vous demandons, Dieu tout-puissant, que votre serviteur George qui a reçu de Votre miséricorde les rênes du pouvoir, reçoive aussi un surcroît de toutes les vertus, afin que, en étant orné, il puisse, par votre grâce arriver jusqu'à Vous, qui êtes la voie, la vérité et la vie. Par Jésus-Christ Notre-Seigneur, Ainsi-soit-il.

Je vois sourire l'honorable député de Victoria (sir Sam Hughes). Qu'il me permette de lui poser une question. Des milliers de jésuites prient tous les jours pour le roi. Peut-il déclarer franchement qu'il est allé à l'église une seule fois dans l'année, expressément dans le but de prier pour Sa Majesté? Les jésuites récitent encore une autre prière pour la famille royale. Voit-on une preuve de manque de patriotisme dans les paroles suivantes:

Seigneur protégez notre roi George.

Entendez-nous au moment où nous nous adressons à Vous.

Nous Vous demandons Dieu tout-puissant que votre serviteur George, qui par Votre divine miséricorde a assumé le gouvernement de ce royaume, puisse recevoir un surcroît de toutes les vertus, afin que, en étant convenablement orné, il puisse se détourner du mal, vaincre ses ennemis et se rendre agréable à Vos yeux et qu'avec la reine et la famille royale il puisse parvenir heureusement jusqu'à Vous, qui êtes la voie, la vérité et la vie, par Jésus-Christ Notre-Seigneur. Ainsi-soit-il.

L'honorable député, j'en suis sûr, n'a jamais dit la moitié de cette prière pour

la famille royale. Il ne suffit pas de se targuer de sa fidélité au souverain; il faut la prouver, et ceux qui ont fait le sacrifice de leur vie, ont beaucoup mieux témoigné de leur loyauté que plusieurs de leurs détracteurs. Il est vrai qu'il y a des félons en ce pays, mais ce ne sont pas les hommes qu'on taxe parfois de trahison. Ce ne sont ni les catholiques, ni les Canadiens-français; ce ne sont pas la plupart des membres de la gauche. Non; ce sont ceux-là mêmes qui, parmi la droite, sont toujours prêts à lancer de la boue et à faire des reproches aux gens qui ne partagent pas leur avis.

M. l'ORATEUR: Observez le règlement.

M. GLADU: Je ne nomme personne.

M. l'ORATEUR: Le langage de l'honorable député, n'est certainement pas parlementaire.

M. GLADU: Je m'incline devant votre décision, monsieur l'Orateur, mais je regrette beaucoup, en ce moment, ma connaissance imparfaite de la langue anglaise. Si je la savais mieux, je pourrais exprimer la même idée dans d'autres termes. Toutefois, voici simplement ce que je veux dire : Ceux qui sont traîtres envers l'empire, ne sont pas les hommes qu'on attaque aujourd'hui, mais ce sont plutôt ceux qui profitent de toutes les occasions pour semer la discorde et la désunion en ce pays. Ce sont eux les traîtres. Il y a peu de membres de la Chambre qui pensent sincèrement que le drapeau anglais n'est pas assez large pour offrir abri et protection à tous les sujets britanniques du Canada.

Quelle est l'ambition de ceux qui sont, sans cesse, en lutte aux attaques? Elle est très simple. Notre but est de fonder ici un grand pays; c'est notre seule ambition. Nous désirons respecter les convictions d'autrui et nous invitons ceux qui ne partagent pas les nôtres, à se montrer assez bons et assez généreux, pour ne jamais nous attaquer sans motif.

M. McGIBBON (Muskoka): Monsieur l'Orateur, je me propose de ne retenir la Chambre que quelques instants et d'en profiter pour déclarer avec l'honorable préopinant (M. Gladu), que les discours et les discussions qui ont trait aux querelles religieuses me déplaisent. Je n'ai pas le dessein de prendre part, ce soir, à un débat de ce genre, ni de suivre l'honorable député, dans les observations plus ou moins décousues qu'il a faites.

Je tiens aussi à dire que je ne suis affilié à aucun de ces ordres qu'il a mentionnés en commençant; cependant, je veux faire quelques commentaires à titre de membre de l'armée canadienne, et rappeler à la députation que le projet de résolution dont la Chambre est saisie, se rapporte à un attentat présumé contre la loi du service militaire. Je ne dis pas que les accusations sont vraies ou mensongères, mais je déclare qu'en demandant une enquête pour découvrir la vérité, nous faisons une faveur à cette institution, si les propos de ses défendeurs sont fondés. Ceci n'est pas un scandale ni une question qui n'aurait dû être soumise au public ou au parlement de ce pays.

L'idée s'est répandue que les allégations sont vraies, et il est du devoir de tous les honnêtes gens, qui ont à cœur, le bien public, de faire la lumière sur cette affaire, sans s'occuper de ceux qui en souffriront.

Je tiens aussi à dire que les accusations vont un peu plus loin; elles concernent un membre du ministère. On a lu aujourd'hui, en cette enceinte, un document qui me semble être une dénégation du ministre de la Justice (M. Doherty), qu'il a joué un rôle dans cette affaire. Je crois absolument qu'en fin de compte que l'ombre d'un soupçon ne s'attachera à quelqu'un qui est revêtu de l'autorité. Ainsi, je ne saurais croire que le ministre de la Milice, (le major général Mewburn), ait été complice un seul instant, en permettant à un groupe d'hommes d'enfreindre l'esprit ou la lettre de la loi du service militaire.

Cette remarque m'amène au raisonnement que je me proposais de faire ce soir. Nous devrions prendre grand soin d'empêcher qu'une personne revêtue de l'autorité, ne s'ingère dans ces affaires-là. Quelques-uns d'entre nous, ont fait la lutte électorale, il y a un an, sur la loi du service militaire ou sur la conscription. Nous avons agi ainsi, parceque nous pensions que l'égalité des services était le fondement de toute démocratie, et que nous obtiendrions des services plus égaux sous l'empire de la loi. Nous avons pu faire erreur. Les membres de la Chambre pourront différer sincèrement d'avec moi, lorsque je dirai qu'il ne saurait y avoir de plus grande injustice dans un pays que de prendre, une fois la conscription établie, l'enfant du pauvre et de laisser celui du riche en liberté, ou qu'un homme revêtu de l'autorité ou possédant du prestige, soustraie son fils ou quelques-uns de ses amis à l'application de la loi.

Parce que nous avons voulu exécuter cette loi honnêtement et avec équité, comme il sied à un peuple démocratique, je me suis

levé pour faire ces quelques observations et féliciter le Gouvernement d'avoir confié cette affaire à l'enquête d'un magistrat du pays. Tous les intéressés profiteront de cette décision. Le noviciat lui-même aura toutes les raisons d'en profiter, si les déclarations de ses représentants sont vraies. Le ministre concerné en bénéficiera également, car le fait est indéniable que des soupçons planent. Il est du devoir du pays et du Parlement d'effacer le stigmate dont est marqué le bon renom du Canada. Que ce soit avec honnêteté et justice.

M. BEST: Monsieur l'Orateur, puisque j'habite un comté qui avoisine celui de Wellington, où se trouve le noviciat, il est approprié, il me semble, que j'exprime les sentiments de mes commettants sur ce sujet. Je veux signaler quelques points au sujet desquels nous avons eu beaucoup de difficultés. A Orangeville, le chef-lieu du comté, on a arrêté une demi-douzaine de jeunes gens qui n'avaient pas sur eux leurs certificats d'exemption et dont quelques-uns étaient mariés. On les a mis à bord du train sans leur permettre d'emmener avec eux leur femme et leurs enfants. On les a détenus jusqu'à ce que leurs certificats d'exemption eussent été expédiés par les gens de leur maison. En certains cas, des jeunes gens, qui avaient été réellement exemptés sous l'autorité de l'arrêté du conseil du 20 avril de l'an dernier, durent attendre des semaines et des semaines leur mise en liberté. On a essayé d'expliquer au peuple la cause de cela. J'écrivis au ministre de la Milice (le major général Mewburn) en de fréquentes occasions pour lui dire que ces gens ne tombaient pas sous le coup de la loi du service militaire. Ma lettre obtenait toujours cette reponse: "Cela est hors de notre pouvoir; l'officier commandant, au bureau d'état-major du district, est l'individu que vous devez voir." Souvent nous n'obtenions pas grande satisfaction. C'est alors que se produisirent les troubles du noviciat. Je ne veux rien dire contre ce noviciat, car c'est une institution catholique. J'ai été peiné d'entendre le dernier orateur de l'opposition (M. Gladu) se mettre en une telle colère parce que, disait-il, on avait mêlé la religion à cette question. Il a commencé par réciter une prière, très belle, pour finir par se mettre en grande colère. Franchement, quand il récitait cette prière, j'ai cru qu'il représentait bon nombre de gens en Canada plus soucieux de prier derrière un solide mur de pierre que de faire face à la bouche d'un canon. On s'imaginera notre ressentiment quand nous vîmes qu'en moins de vingt-quatre heures des ordres avaient été donnés d'exempter les membres de cette institution, qu'ils le soient déjà, ou non, par la loi, ordres émanés directement d'Ottawa, non pas de London ni de Toronto, disant aux officiers de Guelph de suspendre leurs démarches et de faire excuse. Si le ministre de la Milice entreprend de faire excuse à chaque jeune homme que l'on a détenu contrairement à la loi du service militaire, il lui faudra six mois pour le faire. Des jeunes gens, au sujet desquels j'écrivis à Ottawa, durent faire de trois à six semaines de travaux forcés avant d'avoir leur exemption. Je ne pense pas que cela eût dû être fait. Dans nombre de cas, on a poussé aux extrêmes l'exécution de la loi. J'ai franchement confiance en la résolution soumise aujourd'hui à la Chambre, pourvu que le Gouvernement la traite honnêtement. Elle est, je crois, dans l'intérêt de toutes les églises et de toutes les classes représentées en cette Chambre. Si je soupçonnais de délit une institution ou une catégorie de gens dont je fais partie, je serais le premier à vouloir effacer d'eux ce stigmate. Je serais celui qui demanderait l'enquête. Pourquoi les intéressés dans cette affaire-ci ne penseraient-ils pas de la même façon? Quelqu'un l'a admis aujourd'hui, et c'est, je crois, le ministre de la Milice, les jeunes gens en question n'avaient aucun certificat de licenciement ou autre document nécessaire. Dans de telles circonstances, ils auraient dû, comme les autres, être détenus pour le service militaire.

Permettez-moi d'aborder, un moment, les déclarations faites aujourd'hui par le ministre intérimaire de la Justice. En toute franchise, je dois admettre que lors de la présentation de ce projet de loi, je fus un des rares députés qui approchèrent le ministre de la Justice pour lui demander de biffer l'article concernant les étudiants en théologie. Je vais dire aux honorables députés pourquoi j'ai agi ainsi. Je connais des jeunes gens élevés près de chez-moi, qui étaient allés au collège durant deux ou trois ans et étaient prêts à recevoir les ordres. Attendirent-ils d'être exemptés quand on leur demanda leur service? Non, dès la déclaration de guerre, ils répondirent à l'appel et s'enrôlèrent volontairement pour aller au front, à tel point que les universités et collèges d'Ontario furent presque dépouillés de leurs élèves.

Ensuite on présente le bill contenant l'article qui exemptait tous les étudiants en théologie. Etait-ce juste? Y a-t-il quelqu'un aujourd'hui au Canada qui osera

dire que cette disposition était juste et honnête envers le reste de la population? Je regrette que l'on ait introduit dans ce débat des questions de religion. Quelques-uns des meilleurs amis que j'ai dans le comté de Dufferin sont catholiques. Il y en a qui ont eu deux fils et une fille outre-mer. Je vois des députés de l'autre côté de la Chambre qui ont perdu leur seul fils à la guerre. Ces gens-là ont du mérite; mais pourquoi—si quelqu'un a fait mal ou est supposé avoir fait mal, peu importe sa religion—fermer les yeux sur ce que l'on prétend être une tentative dans le but d'échapper à la loi? J'ai été quelque peu surpris quand le ministre intérimaire de la Justice nous a dit aujourd'hui qu'il y avait une disposition dans la loi du service militaire qui exemptait les jeunes gens qui étaient entrés au collège ou à l'université. Je ne peux pas comprendre cela. Nous aurions bien pu laisser l'article relatif aux étudiants en théologie, si nous avions cru être ainsi induits en erreur. Ce qui nous a été dit et ce que nous avons tous compris ici, c'est qu'à moins qu'un jeune homme n'eût été au collège pendant deux, trois ou quatre ans—je ne sais pas la période exacte—et n'eût été sur le point d'être ordonné, il serait sujet à faire du service militaire.

Pourquoi reproche-t-on à des députés de demander une enquête juste et honnête? Personnellement je ne vois pas pourquoi il ne devrait pas y en avoir une. Je ne crois pas que l'on puisse appeler les recherches qui ont été faites jusqu'ici, une enquête. Le ministre de la Milice nous a dit aujourd'hui qu'il s'était enquis du mieux qu'il avait pu. Mais il n'a entendu qu'un côté de l'histoire et naturellement c'était une dénégation. Je ne dis pas que c'était à tort ou à raison, mais je prétends que lors que des gens comme les membres de l'association des pasteurs de Guelph, qui ont fait tout ce qu'ils ont pu pour aider le département de la Milice et le Canada à recruter le plus grand nombre de soldats pour servir outre-mer quand ces gens-là, dis-je, demandent une enquête juste et honnête, je ne vois pas pourquoi on la leur refuserait. J'espère que lorsque l'on aura accédé à leur désir, il n'y aura rien de caché et que tout se passera d'une manière juste et honnête. Si ceux que l'on accuse aujourd'hui sont exonérés, ils auront lieu d'être pleinement satisfaits. Je dis aux députés ici présents que personne ne sera plus heureux que moi, si je peux dire un jour à ceux qui se plaignaient: "Ce n'était qu'un on-dit, une simple rumeur. On a fait une enquête juste et sérieuse sur la conduite des personnes accusées, et l'on a trouvé qu'ils n'avaient point mal agi, mais avaient fait leur devoir."

M. BOYS: Cet après-midi je n'avais point l'intention de prendre part à ce débat. Je n'ai pas eu l'occasion de prendre connaissance du dossier de cette affaire, et pour cette raison, je ne me propose pas de discuter les différentes phases de la question. Mais j'ai par hasard en ma possession la copie d'un rapport adressé par le capitaine Macauley à son chef, daté de London, le 10 juin 1918. J'ai mentionné la chose au ministre de la Milice, pour m'assurer s'il y avait une objection quelconque à ce que ce rapport soit reproduit dans les comptes rendus des débats, ce à quoi il m'a répondu qu'il n'y en avait aucune. Il m'a semblé, dès le début de la discussion, que du moment que le capitaine Macauley n'était pas présent pour donner sa propre version des faits, et attendu qu'il avait été sérieusement blâmé pour sa conduite, il n'était que juste que la Chambre sache ce qu'il a à dire à ce sujet. Il est vrai que l'affaire fera le sujet d'une enquête par une commission royale, mais cela n'aura pas pour effet de faire publier ce rapport dans les comptes rendus des débats de la Chambre, ce qui ne peut être fait que s'il est lu dans le cours de ce débat. C'est pourquoi je désire simplement en donner lecture.

L'hon. sir SAM HUGHES: Qu'est-ce que c'est que ce document? Est-ce un rapport?

M. BOYS: Il est intitulé: Enquête et rapport au sujet de la Ferme Bedford, Guelph, Ontario. Je crois comprendre que c'est la même institution que celle dont nous nous occupons en ce moment. Le rapport a été adressé par le capitaine Macauley au major J. Hirsch, qui était son chef, si je comprends bien. Le voici:

Monsieur:—Agissant conformément à vos ordres, je me suis rendu à Guelph le 7 courant, où, dès mon arrivée, je me suis préparé à rendre visite à la ferme notée en marge. Je suis arrivé là à environ 8 heures 20 du soir—c'est l'heure de la ferme Bedford qui ne se conforme pas à l'avance de l'heure—, j'étais accompagné de l'inspecteur Minard, du sergent major Garner, d'un sergent et de six constables. J'ai pris la précaution de placer trois (3) hommes à certains endroits, de façon qu'ils puissent voir si quelqu'un quittait les édifices durant la perquisition. J'ai demandé le directeur et l'on m'informa que le recteur descendrait dans un moment.

Le recteur vint et je me présentai moi-même; l'informant du but de ma visite, je demandai à voir tous les hommes d'âge militaire qui demeuraient à la ferme, et après leur avoir prouvé que j'étais autorisé à faire cette demande, il consentit à les réunir dans la salle à dîner, la seule chambre assez spacieuse pour cela. Alors un

certain père Hinkston fit son apparition et me pria de produire mon autorisation, je lui demandai qui il était et pourquoi il portait l'uniforme militaire avec le rang de capitaine. Il me dit qu'il était allé en France, attaché à la 5e division d'artillerie, à titre de chapelain. Il essaya de m'empêcher de procéder à mes recherches, encore qu'il avouait qu'il n'était que de passage à la ferme. Il téléphona à un avocat du nom de Kerwin et à un juge Hays. Celui-ci lui conseilla de ne pas me créer d'embarras et demanda si je voudrais bien lui parler au téléphone. Durant la conversation le juge Hays m'informa qu'il avait dit au père Hinkston qu'en me gênant dans l'exécution de mes instructions, il était convaincu que j'étais le capitaine Macauley comme je le prétendais. Je pourrais ajouter que le père Hinkston dit au juge qu'il n'avait pas de raison de révoquer en doute mon identité.

Après ce retard, les arrangements précédents furent mis à exécution et tout le personnel se réunit dans la salle à manger. Pendant que le personnel se réunissait, deux hommes essayèrent de s'échapper de la maison par une fenêtre, mais ils n'y réussirent pas. De concert avec l'inspecteur Minard je posai quelques questions aux hommes réunis. Je réservai deux de ces hommes que j'examinai, afin de les soumettre à un plus ample examen, vu qu'ils me semblaient être des insoumis à la loi.

A ce moment je fus informé que M. Doherty, d'Ottawa, père d'un des hôtes à la ferme, désirait me parler. Durant la conversation, M. Doherty me dit qu'il était ministre de la Justice, et il m'ordonna de suspendre toute action, me disant que je n'avais pas le droit de faire pareilles recherches à la ferme Bedford. Comme j'agissais d'après les instructions de mon officier commandant, je dis à M. Doherty que je ne saurais recevoir de lui des instructions qui entraveraient l'exécution de mes instructions. Il me demanda alors si je consentirais du moins à suspendre toute action jusqu'à ce qu'il se fût abouché avec le général Mewburn, le ministre de la Milice. J'acquiesçai à cette demande. Plus tard je reçus un appel au téléphone de la part du général Ashton, adjudant-général, à Ottawa, me donnant instruction de suspendre toute action autre que celle de faire une enquête approfondie, et de lui transmettre un rapport détaillé et qu'il informait l'officier commandant à London que ces instructions m'avaient été données. Cela fut confirmé plus tard par une dépêche de cet officier supérieur D.M. n° 1.

Ci-joint, se trouve une liste de noms des hommes d'âge militaire qui demeurent à la ferme Bedford, ainsi que leur âge et les dates auxquelles ils sont devenus les hôtes à cette ferme, et pas un seul d'entre eux n'avait pris l'inscription prévue par la loi du service militaire. Je suis convaincu que la plupart de ces hommes sont des insoumis à la loi, et à l'appui de mon allégation, je soumets à votre considération les renseignements suivants que j'ai obtenus du recteur lui-même.

1. Tout jeune homme peut être admis ici pourvu qu'il jouisse d'une bonne santé et qu'il ait obtenu son immatriculation.
2. Il ne paie aucun droit et ne reçoit pas de salaire pour les travaux qu'il fait sur la ferme.
3. Il ne signe aucun traité et n'est soumis à aucune obligation.

J'ai appris trop tard que le troisième paragraphe est tant soit peu inexact; que le jeune homme contracte une obligation qui le force à renoncer à sa famille, pour ainsi dire, et à demeurer avec l'institution. Il n'est que juste de donner ce détail. La lettre ajoute:

4. Il peut demeurer indéfiniment ou peut s'en aller quand il veut, à son propre gré.
5. Il peut faire certaines études qui éventuellement le feraient admettre à la prêtrise, au bout de quinze ans.
6. Il ne serait pas nécessairement ordonné prêtre, encore qu'il vécut là toute sa vie.

En vue de ces renseignements, je prétends que ces jeunes gens ne rentrent pas dans le paragraphe 6 de l'annexe des exemptions, page 26.....

C'est sans doute "exceptions" qu'il veut dire.

.....au livre rouge des instructions traitant des déserteurs et des absents sans congé. Si mon interprétation de ce paragraphe est erronée, je vous ferai observer que tous les jeunes gens d'âge militaire pourraient se prévaloir des avantages que présente pareille institution, dans le but d'éluder la loi du service militaire. Il me semble, monsieur, de vitale importance qu'une décision soit obtenue sans retard en pareille matière.

J'ai l'honneur d'être,
Votre obéissant serviteur,
A. C. Macauley,
Capitaine.

Pour compléter son rapport, je donnerai lecture de la liste des noms attachée à ce rapport. On me dit—et je n'ai aucune raison de révoquer en doute l'exactitude de ce renseignement—qu'il a obtenu cette liste de noms au noviciat même, le soir en question.

L'hon. sir SAM HUGHES: Non, le lendemain.

M. BOYS: Je m'en tiens à mon information. Je n'affirme pas qu'elle soit exacte, encore que je n'aie pas de raison de la révoquer en doute. Le député de Victoria a peut-être raison. Voici cette liste:

Noms et prénoms.	Date de la naissance.	Date de l'entrée à la ferme Bedford.
Jos. Marchand	12 juillet 1896	30 juillet 1915. (Prétend être citoyen américain).
Vincent Morrison	6 mars 1898	8 septembre 1916.
Ignatius Leaver	2 août 1897	20 septembre 1916. (Prétend être citoyen américain).
Frederick Nell	24 février 1895	23 septembre 1916.
Wm. McTague	12 février 1899	22 septembre 1916.
Albert Vadeboncœur	21 août 1897	4 octobre 1916. (Prétend être citoyen américaint).

Noms et prénoms.	Date de la naissance.	Date de l'entrée à la ferme. Bedford.
Eugene Chabot	20 juillet 1896	11 novembre 1916.
J .O. Doyon	1er décembre 1897	30 juillet 1917.
Chas. Garrell	16 septembre 1899	30 juillet 1917.
Geo. Nunan	9 juillet 1896	14 août 1917.
Chas. Pieper	6 février 1899	7 septembre 1917. (Prétend être citoyen américain).
John Holland	2 décembre 1896	12 novembre 1917.
Jas. Dalton	12 août 1894	7 décembre 1915.
Chas. Kelly	29 juillet 1890	12 novembre 1915.
John Moore	16 juillet, 1896	19 septembre 1915.
John Roach	2 septembre 1897	21 janvier 1916.
Ladislas White	8 octobre 1892	6 septembre 1913.
Patrick Connolly	10 août 1898	16 septembre 1917.
John O'Halloran	12 février 1897	2 mars 1918. (Prétend être citoyen américain).
Marcus Doherty	31 décembre 1898	30 mars 1918.
Andrew Schmidt	13 janvier 1898	2 avril 1918.
John Penfold	19 février 1901	12 avril 1918.
Raymond Sutton	2 mai 1899	26 avril 1918.
Patrick Ryan	17 octobre 1899	18 mai 1918.
Chas. Smith	27 mars 1898	29 mai 1918.
Leo. Fitzgerald	11 juillet 1896	14 août 1916. (Prétend être citoyen américain).
Dominique Pesant	3 août 1895	28 juin 1916.
Origène Dubreuil	9 décembre 1898	7 septembre 1916.
Peter Bela	5 juin 1890	23 juin 1917.
Emile Fortier	14 avril 1897	14 août 1914.

M. BOYCE: Combien y a-t-il de noms dans ce tableau?

M. BOYS: Trente.

M. SINCLAIR (Guysborough): Je n'ai pas la prétention d'ajouter rien d'important à cette discussion, mais en ma qualité de protestant, je désire exprimer mon chagrin sincère de voir que l'association des pasteurs de Guelph ait cru nécessaire d'intervenir dans cette affaire regrettable. Je suppose que l'association des pasteurs se compose de ministres protestants, et je voudrais me convaincre qu'ils étaient occupés à répandre l'évangile de la paix plutôt que de faire œuvre de policier et de détectives à propos de la loi du service militaire. Je ne peux pas comprendre, quoique je fasse, pourquoi une association de membres du clergé avait besoin d'intervenir dans l'administration de la loi du service militaire, quand le pays était rempli d'officiers de tout genre qui avaient pour mission de s'occuper de cette tâche.

Envisageons la chose sous un autre aspect. Supposez qu'une association de prêtres catholiques-romains—des jésuites si vous voulez, mais des prêtres catholiques-romains—ait tenu une assemblée dans quelque localité et ait adopté une résolution invitant les officiers de l'armée à faire une incursion dans quelque institution de théologie protestante, presbytérienne, méthodiste ou baptiste. Vous pouvez vous rendre compte de la scène orageuse qui se serait produite dans le bureau de l'"Orange Sentinel" et des discours que l'on aurait prononcés dans les maisons d'écoles et les loges de la province d'Ontario.

Le député de Dufferin (M. Best) a exprimé le regret que le ministre de la Milice (l'hon. major général Mewburn) ait fait des excuses pour cette incursion inexcusable. Suivant moi, le ministre de la Milice a fait précisément ce qu'aurait fait un gentleman. Je regrette que le député de Dufferin ne le comprenne pas ainsi. Que pouvait faire d'autre le ministre de la Milice? Nous devons tous admettre que ce qui a été fait l'a été très rudement. Le capitaine Macauley, l'officier qui commandait, a été d'une sévérité inaccoutumée et inutile, et il était bon que le ministre de la Milice exprimât ses regrets franchement et rapidement. Je désire qu'il me soit permis de donner l'assurance à mes concitoyens catholiques, aussi bien ceux qui sont ici que ceux qui sont au dehors, que l'esprit qui a été l'instigateur de cette incursion est particulier, je l'espère, à la région située aux alentours de Guelph et à certaines localités de la province d'Ontario. Dieu merci, il n'existe pas d'une façon générale dans tout le Canada et je suis certain qu'il n'existe pas du tout dans ma province.

Au nom des protestants de ma province natale, je proclame qu'ils désirent accorder à nos concitoyens catholiques le même respect et la même liberté qu'ils réclament pour eux-mêmes. J'ai été heureux d'apprendre de la bouche même du ministre de la Justice intérimaire (M. Meighen) que l'on a constaté la fausseté de ces accusations contre le collège des jésuites à Guelph après

une enquête approfondie, et qu'il n'y avait pas dans cette institution un seul novice qui fût apte au service militaire. Si c'est la situation—et il n'y a pas un honorable député qui ait des raisons valables d'en douter—n'avons-nous pas le droit de nous étonner que cette enquête ait été réclamée et que le Gouvernement l'ait accordée?

J'espère que cette enquête n'est pas instituée aux fins de causer de nouveaux ennuis aux dignes citoyens qui ont déjà été en butte aux persécutions.

Après avoir entendu les discours qu'ont prononcés le ministre de la Milice (M. Mewburn) et le ministre de la Justice intérimaire (M. Meighen), qui ont donné tous deux l'assurance au Parlement qu'il n'y a pas matière à enquête, j'ai été disillusionné lorsqu'ils ont terminé leurs remarques en annonçant que le Gouvernement a décidé de créer une commission royale. Si j'ai bien compris, toutefois, les jésuites ne s'opposent nullement à la tenue d'une enquête complète et ils sont prêts à y faire face. De quelle façon, je vous le demande, pourrait-on excuser les méthodes insultantes employées par ceux qui ont envahi le noviciat de Guelph? Y a-t-il un citoyen raisonnable qui puisse approuver une pareille conduite?

Pour quelle raison a-t-on jugé nécessaire d'attendre la nuit pour visiter l'institution? Pourquoi l'officier en question ne s'est-il pas rendu là pendant la journée comme un soldat et un gentilhomme, pour demander au supérieur de la maison les noms et les âges des gens faisant partie du personnel de l'institution? Certes, c'eût été une manière convenable et respectable d'accomplir son devoir d'officier de la police militaire. La conduite qu'il a tenue sur toute la ligne est méprisable à mon sens. L'honorable député de Maisonneuve (M. Lemieux) l'a fait observer, le seul homme dans toute l'institution ce soir-là qui fût apte au service militaire était un soldat rapatrié, qui avait un excellent dossier militaire et dont un frère était tombé sur le champ de bataille face à l'ennemi. On peut s'imaginer les sentiments qui agitaient l'âme du vétéran en voyant de quelle façon le Gouvernement, qu'il avait servi avec tant de courage et au prix de tant de sacrifices, traitait ses confrères! L'honorable député de Maisonneuve a également signalé à l'attention du Parlement la conduite splendide que les élèves des différents collèges des jésuites, par tout le Canada, ont tenue au cours de la grande guerre; mes honorables collègues doivent se rappeler l'infâme calomnie qui fût colportée d'un bout du pays à l'autre à l'époque des dernières élections, à savoir que les membres du clergé français établis au Canada, après avoir été expulsés de leur pays, poussaient la population à résister à la mise en vigueur de la loi du service militaire. On les accusait aussi de manque de loyauté et de refuser d'accomplir leurs devoirs de bons citoyens du Canada. La circonscription électorale que je représente ici a l'honneur de compter un monastère dans ses limites. La plupart des réligieux qui l'habitent ont été expulsés de France et résident au Canada depuis plusieurs années. Cependant, au lendemain de la déclaration des hostilités, tous les frères d'âge militaire partirent pour Halifax afin de regagner la France et rejoindre leurs régiments sans délai. Je suis informé que plusieurs de ces réligieux ont fait le suprême sacrifice. Je ne suis pas très bien renseigné sur les autres institutions religieuses, mais j'ai été témoin de ce qui s'est passé dans mon comté, et il n'y a pas une catégorie de citoyens dont nous soyons plus fiers et qui soient plus respectés chez moi que les pères et les frères du monastère de Tracadie. L'honorable député de Maisonneuve a établi que 35 jeunes étudiants du collège de Loyola ont généreusement sacrifié leurs vies sur les champs de bataille de France et des Flandres, et au nombre de ces héros se trouvent le brave fils de mon honorable ami. Voilà certes qui devrait être de nature à satisfaire mes honorables amis de la droite qui réclame une enquête. Je regrette que l'honorable député de Victoria (sir Sam Hughes) ait jugé nécessaire de déposer une résolution de cette nature devant le Parlement. Je me contenterai, toutefois, d'ajouter un mot: C'est que ce débat, s'il ne sert pas à autre chose, aura fourni l'occasion de défendre la réputation de ces dignes religieux dont la seule faute réside dans le fait qu'ils appartiennent à une religion différente de celle que professent certains de mes honorables amis de la droite.

M. BOYCE: Je suis très heureux que le Gouvernement ait décidé d'accorder une enquête relativement à cette affaire du noviciat de Guelph. J'ai écouté avec beaucoup d'attention les discours qui ont été prononcés cet après-midi et dont quelques-uns ne tendaient qu'à un seul but: protéger un groupe de citoyens de la ville de Guelph.

On a prétendu qu'Ontario avait promis d'enrôler un nombre déterminé de soldats et qu'ensuite cette province n'a pas fait son devoir.

Il est possible que certaines gens de la province d'Ontario n'aient pas accompli tout

leur devoir, mais ils constituent l'infime minorité de notre population. C'est au noviciat de Guelph que nous trouvons la plus forte proportion de ceux qui n'ont pas accomplir leur devoir, et les honorables députés, au lieu d'essayer de blanchir ces gens-là, devraient se demander pour quelle raison ils ne se sont pas présentés comme de loyaux citoyens pour subir l'examen des autorités militaires plutôt que de se mettre à l'abri derrière les murs du noviciat. On nous dit que le capitaine Macauley a suivi les instructions qu'il avait reçues et qu'il devrait offrir des excuses pour avoir accompli l'ordre que lui avait donné le ministre de la Milice.

Il a, je pense, très bien rempli son devoir. Nous sommes tous sujets britanniques et, pour que le Dominion soit au complet, il faut y inclure toutes les nationalités, sans omettre les habitants de la province de Québec, pas plus que celui de la province d'Ontario, ni d'aucune autre province. Je crois savoir qu'un grand nombre de citoyens d'origine française se sont conduits en braves sur la ligne de feu. C'est ce que chacun est prêt a admettre d'ailleurs; mais, quand un député nous désigne du doigt et parle de notre conduite à nous de la province d'Ontario, cela me donne raison de lui demander ce qu'il entend faire des quarante mille insoumis de la province de Québec. Depuis la rivière Ottawa jusqu'au cercle Arctique, il n'y a pas, dans toute la province de Québec, une savane qui ne soit pleine de ces insoumis, et qu'a-t-on fait à ceux sur qui l'on a pu mettre la main? On a fait grâce aux uns et au plus grand nombre une amende de 5 piastres a été imposée. Si, d'autre part, un insoumis est arrêté dans la province d'Ontario, on le condamne à une amende de 100 à 500 piastres et pardessus le marché, on le prive de son droit de suffrage. Au lieu de trouver à redire aux gens de la province d'Ontario et de louer sans cesse ceux de leur race, certains députés feraient mieux de se défaire de ces insoumis, avant de montrer du doigt les gens de n'importe quelle autre province du Dominion.

M. BUTTS: Monsieur l'Orateur, je regrette beaucoup d'avoir à prendre part à ce débat. C'est un sujet que l'on n'aurait pas dû, à mon avis, soulever dans cette Chambre. La dignité du Parlement répugne, ce me semble à la discussion d'une affaire qui, en somme, revient à une pure querelle de catholiques contre protestants. Mettons fin le plus tôt possible à cette mésintelligence. Je ne suis peut-être pas un bien bon catholique, mais je m'efforce de l'être. Je tiens un peu de cet Irlandais à qui un Anglais demande ce qu'il serait s'il ne pouvait être Irlandais, et qui répond "je serais honteux de moi-même". Laissons-là, au plus tôt, cette discussion. J'ai lu l'histoire des jésuites, depuis Ignace de Loyola jusqu'à nos jours, et je vous dirai bien que jamais encore, il ne s'est trouvé un jésuite qui eût peur d'exposer sa vie pour le bien de l'humanité. Etablissons ce point par une enquête.

M. EDWARDS: L'honorable député de Cap-Breton-Sud (M. Butts) affirme ne voir autre chose, dans ce débat, qu'une querelle entre catholiques et protestants. Tout ce que j'ai à dire au sujet de cette remarque, c'est que la vue de l'honorable député me paraît bien mauvaise. Je le regrette, car j'éprouve pour lui, des sentiments de bienveillance, et j'avais lieu de croire que son état physique était des meilleurs.

M. BUTTS: Vous remarquerez que je ne porte pas de lunettes.

M. EDWARDS: Je conseillerais à mon honorable ami d'en porter avant de tenir de pareils propos.

Le discours de l'honorable député d'Yamaska (M. Gladu) m'a rappelé une histoire que j'avais entendu raconter un jour au sujet d'un vieux prédicateur écossais qui avait pris pour texte de son sermon, les paroles suivantes: "Le diable rôde comme un lion rugissant cherchant qui dévorer". Ce prédicateur avait divisé son sujet en trois points. En premier lieu, disait-il, nous nous demanderons qui le diable était; en deuxième lieu, où allait le diable et, en troisième lieu, après quoi, le diable, rugissait-il."

En écoutant mon honorable ami d'Yamaska, j'ai pensé à lui demander après quoi il rugissait et qui il cherchait à dévorer. Il ne m'a pas paru que cette discussion dût faire naître en lui une telle effervescence des passions enfantines dont il nous a régalé ce soir. Il a parlé de cette institution-ci et de ce collège-là, et il nous a fait parcourir presque tous les établissements de jésuites du pays, depuis l'Atlantique jusqu'au Pacifique, nous donnant le nom du directeur et récitant quelques-unes des prières que l'on dit pour le roi et pour la famille royale. L'honorable député assure néanmoins, que ces prières ne suffisent point à elles seules et que la loyauté se démontre par des actes non moins que par des paroles. J'ai été heureux de lui entendre faire cette déclaration, car je pense bien que, lorsque parviendront aux oreilles

de sa Majesté, les chiffres établissant le nombre de ceux qui se sont enrôlés dans certaine province, elle pourra être excusable de demander autre chose que de simples prières. L'honorable député a droit lui-même à une considération toute spéciale, puisqu'il est le grand ami des soldats. C'est du moins ce qu'il nous déclare et je n'ai pas le cœur de le nier; les chiffres sont là d'ailleurs, qui semblent lui rendre ce témoignage. La popularité de mon honorable ami était même si grande parmi les soldats à la dernière élection, qu'il s'est acquis le vote de tous ceux de son comté, et ils ne sont pas nombreux ici, ceux qui pourraient en dire autant. Les suffrages de ces soldats ont indiqué, dans une certaine mesure tout au moins, ce qu'a su faire le comté d'Yamaska pour renforcer ses prières par ses actes. J'ai dit que l'honorable député avait eu le suffrage de tous les soldats qui ont voté dans sa division, et il s'en est trouvé huit.

Faisant allusion à une des institutions que les jésuites possèdent dans la province de Québec—à Montréal, je crois—il a dit que le supérieur de ce collège avait réuni les élèves et leur avait adressé un petit discours, avant leur départ pour l'Europe. J'ai saisi quelques mots de ce discours, que mon honorable ami a cité. Il a rappelé, par cette citation, que le révérend Père leur avait dit: "On vous a représenté que la loi de conscription est mauvaise, qu'elle constitue une abomination. Ne prêtez pas l'oreille à ces dires." Je demanderai à mon honorable ami où les élèves de ce collège avaient bien pu entendre parler de la sorte. Les avait-on pris dans la province d'Ontario pour les envoyer là? Qui donc avait parlé dans ce sens? Ce devait être quelqu'un que le supérieur du collège savait assez influent pour se faire écouter par les élèves. Je crois avoir raison de prier mon honorable ami de nous dire qui s'est exprimé ainsi.

M. GLADU: Assurément. Ce sont les champions qui défendirent la cause antibritannique en 1910 et 1911 et qui, depuis, sont devenus, avec leurs amis, des ministres de la Couronne. Les paroles qu'ils ont prononcées dans la province de Québec, en 1917, respiraient le même esprit que celles qu'ils avaient prononcées en 1911.

(Exclamations.)

M. EDWARDS: Je suis bien aise de voir la gauche applaudir à la réponse de l'honorable député. Il a dit, en effet, que ceux qui s'étaient servis de ces expressions étaient des gens de la province de Québec, qui nourrissaient des sentiments antibritanniques.

M. GLADU: Je ne comprends pas l'honorable député.

M. EDWARDS: Mon honorable ami a dit que ceux qui avaient déclaré la loi du service obligatoire mauvaise, nourrissaient des sentiments antibritanniques. Eh bien, voyons à qui s'applique cette affirmation. Je vais citer quelques mots tombés des lèvres du cardinal Bégin, l'archevêque catholique métropolitain de la province de Québec, et publiés dans toute cette province, comme constituant l'expression de son opinion à l'égard de la loi du service obligatoire. Ceux qui ont pensé que cette loi était mauvaise s'inspiraient des sentiments antibritanniques, s'est écrié mon honorable ami. Eh bien, je vais lire, à ce sujet, l'opinion de l'archevêque que je viens de mentionner.

M. GLADU: Je demande pardon à mon honorable ami. . .

M. EDWARDS: Je savais que l'honorable député chercherait à se dérober.

M. GLADU: Je n'ai jamais dit cela.

M. EDWARDS: Mon honorable ami s'aperçoit de la nécessité de désavouer ses paroles, mais il s'est prononcé avant que j'eusse parlé de faire lecture de cette opinion. A l'instar des jeunes gens et des députés novices, il est enclin à parler à la légère. Il s'est laissé emporter par la véhémence de son éloquence et il a fait des déclarations qu'il lui sera difficile de justifier, même dans la province de Québec. Je vais faire consigner au compte rendu officiel les paroles de l'archevêque métropolitain de la province de Québec à l'égard de la loi du service obligatoire. Les voici:

> Cette loi du service obligatoire est une menace qui cause au clergé canadien les plus vives appréhensions.
>
> Ce service militaire, tel qu'on le propose, ou du moins d'après ce qu'il nous est permis d'en juger par les discours et les déclarations auxquels sa discussion a donné lieu, constituent non seulement une attaque sérieuse des droits de l'Eglise du Christ, indépendante dans son domaine, et dont les lois et la coutume exemptent du service militaire le clergé et la classe de la société que ce nom désigne.

M. GLADU: Est-ce signé?

M. EDWARDS: Certainement.

M. GLADU: Par qui?

M. EDWARDS: Par l'archevêque métropolitain de la province de Québec.

Une VOIX: Où l'honorable député prend-il cette citation? Dans le "Sentinel"?

M. EDWARDS: Je ne saurais dire si elle a été publiée dans le "Sentinel", mais ce n'est pas là que je l'ai prise, c'est dans le "Standard", de Kingston. Je continue:

Tel qu'il est rédigé, l'article serait peut-être moins mauvais s'il était interprété selon l'esprit de l'Eglise. Mais quelle garantie avons-nous que les membres des tribunaux spéciaux seront tous catholiques, éclairés et bien disposés, capables de se prononcer avec sincérité et en connaissance de cause sur une question de cette importance?

A en juger d'après les notions indigestes dont certains discours prononcés aux Communes nous donnent une preuve, nous avons lieu de craindre, en vérité, que certains législateurs tant soi peu mal disposés ne fassent pas un choix que nous puissions approuver, et voilà ce qui justifie toutes les craintes.

Je viens de citer les paroles de l'archevêque métropolitain de la province de Québec à l'égard de la loi du service obligatoire. Mes honorables amis de la gauche vont-ils nier qu'il se soit servi de ces expressions? En est-il un seul parmi eux qui ose dire que cet archevêque n'a pas publié cette déclaration dans les journaux de ce pays?

Malgré ces remarques de l'archevêque je ne suis pas prêt à aller aussi loin que l'honorable député d'Yamaska (M. Gladu) qui qualifie d'antibritanniques tous ceux qui sont opposés à cette loi et la considèrent comme injuste; mais je dis que les déclarations d'un homme occupant la haute position de ce dignitaire ecclésiastique, au sujet de la loi de conscription—les déclarations que je viens de lire et d'autres semblables faites par des évêques catholiques du Canada—sont en partie responsables des soupçons qui existaient dans l'esprit des Canadiens au sujet du noviciat de Guelph. Il n'y a pas à le nier. L'honorable député de Maisonneuve, (M. Lemieux), a fait entendre ses lamentations habituelles au sujet de la loi du service militaire et n'a pas manqué de blâmer le ministre de la Milice d'avoir adressé son message aux cultivateurs. Je considère que nos honorables adversaires de la province de Québec, et des Provinces maritimes ont mauvaise grâce à parler de la loi du service militaire. Cette loi a amené environ 85,000 hommes sous les drapeaux. Si la province de Québec avait fait son devoir et avait fourni un nombre d'enrôlés volontaires proportionné à sa population, comme l'ont fait l'Ontario et les provinces de l'Ouest, nous n'aurions pas eu de loi du service militaire, car c'eût été inutile.

L'honorable député de Gaspé et ses collègues de la province de Québec ne manquent jamais de parler des cultivateurs de l'Ontario et des provinces de l'Ouest au sujet de la conscription, mais l'Ontario avait envoyé outre-mer des milliers de ses cultivateurs pour prendre la place des cultivateurs de Québec qui étaient restés chez eux grâce aux conseils de personnes qui auraient dû prêcher un autre évangile.

Je ne dis pas que l'honorable député de Gaspé a conseillé à ses compatriotes de ne pas s'enrôler, mais il y en a d'autres qui ont exprimé des opinions semblables à celles du doyen de l'épiscopat de la province de Québec, opinions que j'ai citées il y a un instant et qui étaient de nature à induire les jeunes gens de cette province, à refuser de s'enrôler, ce qui compliquait davantage la situation agricole dans l'Ontario et dans l'Ouest.

L'honorable député de Gaspé se fait le défenseur de la minorité. Tous les cultes que l'on pourrait mentionner dans le Canada constituent une minorité, qu'ils soient catholique, presbytérien, baptiste, anglicain, méthodiste, etc. Je voudrais cependant qu'il comprenne bien que les minorités ont des obligations tout aussi bien que les majorités. Quiconque a étudié l'histoire de ce pays admettra que la minorité n'a jamais été maltraitée. Elle a toujours été traitée libéralement. Personne ne désire persécuter les étudiants du noviciat de Guelph.

Examinons la situation. Le capitaine Macauley a été fortement critiqué. Il a manqué de tact; il a manqué de discernement, dit-on, mais cela ne me paraît pas prouvé. Il ne s'est pas présenté au milieu de la nuit. L'honorable député de Guysborough, (M. Sinclair) devrait voyager et visiter les régions plus à l'Ouest. Il constaterait qu'au mois de juin, il fait encore clair à huit ou neuf heures du soir. Le capitaine Mccauley s'est présenté en plein jour, vêtu en civil, afin, dit-il, de ne pas trop attirer l'attention en exécutant ses ordres. Il ne s'est pas rendu là de son propre mouvement. Il y est allé parce qu'il en avait reçu ordre, et le ministre de la Milice nous a dit, cet après-midi, qu'il avait été informé de source qu'il considère digne de foi qu'il y avait dans cette institution des hommes propres au service militaire. Se basant sur ce renseignement, je suppose, lui ou un autre a ordonné une enquête comme c'était son droit. Tout ce tapage aurait pu être évité si, le soir où le capitaine Macauley s'est présenté et a expliqué l'objet de sa visite, le recteur du noviciat avait rassemblé les élèves et avait dit: "Voici les étudiants de l'institution, s'il y en a parmi eux qui sont astreints au service militaire, je l'ignore; interrogez vous-même." C'était la

conduite la plus simple et la plus convenable à tenir.

Pourquoi a-t-on fait tant d'opposition? Je n'en vois pas la raison. Prétendra-t-on que parce qu'un étudiant est réfugié dans une certaine institution, il est exempté, ou devrait être exempté par le fait même?

C'est là quelque chose que personne n'essaiera de soutenir de sang-froid et je ne suis pas disposé à l'admettre. Je ne vois aucun motif pour que les honorables députés de l'opposition paraissent si ennuyés de l'enquête faite devant cette institution. Le ministre de la Milice a appris de source autorisée qu'il y avait dans ce noviciat des jeunes gens en âge de servir et ordre a été donné de faire une enquête. Le capitaine Macauley part pour diriger cette enquête. Le télégraphe est mis en mouvement et l'on dit à l'officier de quitter l'institution et d'y laisser les gens qui y sont.

Le ministre de la Milice—dans sa lettre du 11 juin—je crois que c'est la date—au chef de l'institution, après la prétendue incursion, dit: que le département de la Justice a pris en considération toute la question de l'obligation militaire de ces étudiants. S'il y avait un doute au sujet de la situation militaire des hommes de cette institution, pourquoi a-t-on ordonné une enquête avant d'avoir éclairci ce doute? Il me semble que si l'on n'avait pas définitivement réglé la question de savoir si ces jeunes gens étaient astreints ou non au service, on n'aurait pas dû donner l'ordre de faire une enquête avant d'avoir éclairci ce doute. Le doute n'existait pas seulement à ce moment, mais il semblerait que le doute existe encore aujourd'hui au sujet de savoir si ces jeunes gens étaient oui ou non astreints au service.

Je suis satisfait que le Gouvernement ait laissé entendre qu'il était parfaitement consentant à ordonner une enquête. J'en suis content pour deux motifs spéciaux. Si vous le voulez, il y a dans ce pays deux classes qui sont intéressées. Si vous le voulez, il y a une différence d'opinion entre les catholiques romains d'un côté et les protestants de l'autre. Il y a certainement des gens qui estiment que l'on a fait preuve de favoritisme à l'égard de quelques pensionnaires de cette institution.

On a déclaré ici que personne n'était astreint au service dans cette institution. C'est un autre motif qui milite en faveur d'une enquête. Il est absolument de l'intérêt non seulement de cette institution particulière, mais de l'harmonie générale du pays que l'enquête soit entière, juste et complète, pour faire disparaître les doutes restés dans les esprits au sujet du favoritisme qui aurait pu être témoigné ou non aux étudiants de cette institution. C'est pourquoi j'approuve l'action du Gouvernement qui a accordé une enquête. Je crois qu'il a adopté la meilleure ligne de conduite en suspendant l'enquête jusqu'au retour du ministre de la Justice qui est particulièrement intéressé à l'affaire. Personne ne s'y opposera un seul instant. Ce n'est que justice et finalement c'est la justice qui triomphe.

M. TURGEON: J'avais l'intention bien arrêtée de ne pas prendre part à la discussion. Je me lève seulement pour corriger dans l'intérêt public, une déclaration que vient de faire l'honorable député de Frontenac (M. Edwards), au sujet de la hiérarchie ecclésiastique et du cardinal Bégin de Québec. Mon honorable ami n'est certainement pas au courant de la conduite très louable du cardinal Bégin au début de la grande guerre récente. Je ne suis pas chargé de parler au nom du cardinal Bégin, mais nous sommes très intimement apparentés, parce que nous sommes les enfants des deux sœurs et comme je connais les sentiments du cardinal au sujet de la grande guerre, j'estime que je ne ferais pas mon devoir, si je laissais passer sans les relever les paroles de l'honorable député de Frontenac au sujet du cardinal. Mon honorable ami a cité ce que le cardinal Bégin est supposé avoir dit au sujet de l'article visant les élèves de l'Eglise du Canada. L'article en question avait été inséré par le premier ministre dans le bill original pour exempter les étudiants religieux du service militaire, et il avait été adopté par le premier ministre dans sa forme modifiée à la demande de quelques honorables députés de la gauche. C'est au moment où cet article était discuté que le cardinal Bégin a exprimé son opinion au sujet des effets possibles qui pourraient en résulter pour les étudiants en théologie. Mon honorable ami n'a pas cru devoir appeler l'attention de la Chambre ou du pays sur ce que le cardinal Bégin avait fait depuis la déclaration des hostilités pour encourager les jeunes gens de la province et de son diocèse à faire les sacrifices nécessaires pour s'enrôler et marcher au secours de l'empire britannique et des Alliés, en Belgique et en France. Si mon honorable ami avait placé honnêtement et carrément devant la Chambre la question dont il s'agit, je ne serais pas intervenu dans la discussion. Je ne l'ai fait que pour donner cette explication et pour que le cardinal Bégin ne reste pas sous l'accusation de s'être opposé à la participation du Canada à la guerre et de ne

pas avoir fait tout son devoir, non seulement comme sujet britannique, mais comme prince de l'Eglise au Canada.

Mon but est de rendre ce point parfaitement clair et lucide pour toute la population du Canada qui y trouvera son avantage et surtout pour les habitants de la province d'Ontario, de façon à ce que les amis des honorables députés qui ont déposé cette motion ne puissent arguer que l'Eglise catholique romaine de la province de Québec ou de toute autre province ecclésiastique du Canada a failli à son devoir sous ce rapport, puisque l'on peut encore se rappeler, dans cette Chambre et par tout le pays, les discours que les chefs de cette Eglise ont faits et les lettres pastorales qu'ils ont adressées aux fidèles confiés à leur sollicitude.

M. DEVLIN: J'ai suivi toute cette discussion avec un vif intérêt. A certains moments je me suis demandé si je devais prendre part au débat; d'autres fois, je me suis senti poussé à dire quelques mots. A mon avis—et je suis certain que les honorables membres de la droite, qui ne souscrivent pas à tous les sentiments qu'on a exprimés, cet après-midi, tomberont d'accord avec moi—on s'est un peu écarté du sujet. L'honorable député de Frontenac, qui a parlé, il y a quelques instants à peine, a une façon malheureuse de dire les choses. Ce n'est pas autant ce qu'il dit que la façon dont il le dit qui froisse particulièrement les honorables députés de la province de Québec. Je voudrais faire observer à l'honorable député—et nous avons peut-être eu des discussions plus ou moins aigres ensemble au cours des douze dernières années—que j'ai abandonné tout espoir à son égard. Si j'avais quelque influence auprès des personnes que cela concerne, je demanderais qu'on modifiât les prières qu'on a lues cet après-midi de façon à ce que nous ne priions pas seulement pour Sa Majesté le roi, pour la reine et pour la famille royale, mais qu'on ajoutât une prière à l'intention de l'honorable député de Frontenac.

M. EDWARDS: Je suppose que cela me ferait autant de bien qu'à la famille royale.

M. DEVLIN: Je suis porté à penser que même les prières ne sauraient avoir d'effet sur l'honorable député, encore moins les paroles. La résolution de l'honorable député de Victoria (sir Sam Hughes) a déposée, cet après-midi, est ainsi conçue:

Cette Chambre est d'avis qu'en raison des déclarations faites publiquement au cours du mois de juin 1918 au sujet du noviciat de Guelph, et des circonstances et des faits relevant de ces accusations et d'autres accusations identiques touchant la désertion des jeunes gens et la connivence de tiers en vue de tromper les fins de la loi du service militaire et autres lois et ordonnances intéressant la formation des forces militaires du Canada, il est opportun qu'un comité choisi de cette Chambre soit nommé pour instruire la question avec toute l'autorité voulue pour interroger les témoins sous serment, pour payer les frais nécessaires, et pour faire rapport à la Chambre.

A propos de cette résolution, l'honorable député de Frontenac a réussi à faire un discours où il est question des soldats, des archevêques et des évêques de l'Eglise catholique, et il a profité de l'occasion pour se lancer dans ses attaques coutumières contre la province de Québec; il a discouru sur tout cela dans son style incomparable. Mes pensées suivaient un cours tout différent. A la lecture de la résolution j'ai trouvé plus d'une attaque contre le noviciat de Guelph; j'y ai relevé ces mots:

...et la connivence de tiers, en vue de tromper les fins de la loi du service militaire et autres lois et ordonnances intéressant la formation des forces militaires du Canada.

J'ignore si le Gouvernement a l'intention de permettre à mon honorable ami de Victoria d'appliquer toute la portée de la résolution qu'il a déposée, mais je trouve ce passage dans un discours qu'il a fait à ses électeurs:

Il y a plus d'un an, une agitation commença sur la question de la main-d'œuvre. Nous recrutions "les nombreux régiments"; nous enlevions "trop d'hommes à leur travail"; les "fabricants de munitions et autres ne sauraient que faire"; "les cultivateurs ne pouvaient engranger leurs récoltes", et "le Canada avait déjà fait tout son devoir", c'était là ce qu'on entendait dire tous les jours. Malheureusement cela avait son effet sur le premier ministre. Le résultat fut qu'on me demanda, en mars 1918, de ne pas presser l'enrôlement et ce dernier est, aujourd'hui, fini, au Canada, pour les fins de la guerre. "Sécurité d'abord" ou le travail utile et bien rémunéré, mais non dangereux, trouve facilement preneur, mais on ne s'occupe pas de seconder l'effort de nos vaillants soldats ou on ne le fait que mollement.

Pour l'observateur ordinaire, du moins, cela fera connaître exactement ce que l'honorable député de Victoria entend par "autres lois et ordonnances intéressant la formation des forces militaires du Canada". Connaissant l'esprit plein de ressources de l'honorable député de Victoria, je me demande jusqu'où il ira dans cette enquête. Lui fournira-t-on, par exemple, l'occasion de soumettre à une enquête la conduite du chef du Gouvernement? Le laissera-t-on scruter à fond les faits et gestes de mon honorable ami qui est un des deux présidents du conseil privé pour le Canada? Je dis

"l'un des deux présidents du conseil privé", non pas que je veuille manquer de respect, mais parce que je trouve d'après le rapport de l'auditeur général que le Canada jouit, à l'heure qu'il est, de la faveur d'avoir deux présidents du conseil privé, l'un ayant son siège dans cette Chambre et l'autre se trouvant à l'étranger, dans la personne du premier ministre.

Fera-t-il une enquête sur la conduite de l'un d'eux? Il peut désirer s'enquérir de la conduite de plusieurs autres ministres; est-ce que le Gouvernement a l'intention de lui donner cette latitude? C'est ce qu'il demande dans la résolution. Le député de Victoria sera-t-il autorisé à faire une enquête sur la conduite des cultivateurs d'Ontario et du Canada qui ont protesté contre l'incorporation de leurs fils? C'est ce qu'il demande. Ou bien, ma foi, le Gouvernement dira-t-il simplement: Eliminez tout le reste et nous vous donnerons le droit de vous enquérir de ce que les députés de Toronto-Ouest et de Frontenac demandent, c'est-à-dire la conduite du noviciat de Guelph? Monsieur l'Orateur, vous semble-t-il juste et raisonnable qu'on laisse de côté toutes les autres influences, tous les autres éléments qui ont entravé l'organisation des forces militaires du Canada, et que l'on donne toute son attention à ce pauvre petit noviciat de Guelph? Je le demande en toute sincérité: Est-ce parce que ce petit noviciat appartient à la minorité en matière de religion, qu'il est le seul dont on veuille examiner la conduite et que l'on ne veuille pas en faire autant pour tous ceux qui ont essayé d'empêcher l'organisation des forces militaires du Canada? Le Gouvernement accordera certainement au député de Victoria une enquête complète et minutieuse; je ne doute pas que le député de Victoria, aidé par les autres députés des deux côtés de la Chambre, auront le droit de comparaître devant la cour de l'enquête et examiner la conduite de celui-ci et de celui-là, grand ou petit, car il ne doit pas y avoir de différence de classes; tous doivent être sur le même pied.

Monsieur l'Orateur, je ne suis pas chargé par l'ordre des jésuites du Canada d'intervenir dans une enquête de leur conduite. Il m'a fait plaisir d'entendre le député de Guysborough (M. Sinclair), qui n'appartient pas à la même Eglise que les jésuites, dire que cette question d'enquête sur la conduite d'un noviciat était bien mesquine. Ses paroles m'ont réjoui, car elles venaient d'une personne qui, quoique ne professant pas la même religion que la minorité, insistait pour que l'on mît de côté une question si insignifiante. Les plus grands et les plus éminents hommes d'Etat du Canada ont constamment recommandé de ne jamais envisager ces questions au point de vue sectaire, et d'oublier tous les différends entre races et religions. Ne seriez-vous pas surpris, monsieur l'Orateur, si je demandais, moi qui appartiens à la religion de la minorité, de faire une enquête sur la conduite d'une secte ou d'une religion particulière autre que la mienne? Mes honorables collègues du côté ministériel ont l'esprit trop large pour ne pas être dégoûtés de ces mesquines attaques contre certains de nos concitoyens, simplement parce qu'ils appartiennent à la religion de la minorité.

Nous avons entendu dire aujourd'hui que dans la province de Québec, à laquelle presque tous les députés de ce côté-ci de la Chambre appartiennent, nous ne comprenons pas ces attaques mesquines. Là les gens vivent en parfaite union et en très bonne camaraderie, bien qu'ils appartiennent à différentes religions. Vous n'entendez jamais une personne de la province de Québec lancer des attaques contre la religion de la minorité. Je crois que c'est le député de Toronto-Ouest—peut-être celui de Frontenac—qui a dit très justement qu'il ne devrait pas y avoir de minorité ni de classe sociale possédant des privilèges que l'on n'accorde pas à une autre. Ne vous trompez pas; nous prêchons dans le même sens de ce côté-ci de la Chambre. Nous ne demandons aucun privilège, mais ce sur quoi nous insistons, c'est de maintenir les droits et privilèges qui nous ont été accordés, non pas par un député quelconque du côté ministériel, mais par l'Acte de l'Amérique britannique du Nord en 1867. Nous ne demandons pas que ces privilèges soient étendus, pas plus que nous ne désirons de droits spéciaux. Nous voulons que la constitution soit respectée. On demande de nous y conformer; nous n'essayerons point d'éluder l'Acte de l'Amérique britannique du Nord; mais nous n'endurerons pas que l'on entrave les droits que cette loi nous assure. Je dis cela afin qu'une fois pour toutes, ce que l'on appelle la "question de Québec" soit comprise par tout le monde, même les plus ignorants. Voilà quelle est la question de Québec, rien autre chose.

De temps en temps, grâce à l'amabilité, je suppose, du député de Toronto-Ouest, je reçois un exemplaire de l'"Orange Sentinel." Je le lis avec beaucoup d'attention. J'ai d'autres amis au pays qui m'envoient des pamphlets contre le papisme; d'autres enfin sont assez bons de m'envoyer des cir-

culaires parlant de la damnation de l'Eglise à laquelle j'appartiens. Souvent je me demande comment il se fait que j'ai tant de bons amis au Canada. Je lis ces brochures autant que je peux, de même que j'ai écouté aujourd'hui ce débat sur les jésuites de Guelph. Un député a dit que la conduite des jésuites ne faisait qu'une avec celle des autres collèges d'un bout à l'autre du pays. Mes collègues savent-ils ce que sont les jésuites? Ils forment, sans aucune exception, la plus brillante phalange de jeunes gens qui soit au Canada aujourd'hui.

Je ne veux pas dire que ceux qui ont fréquenté les écoles des jésuites ou pris leurs degrés dans leurs collèges soient les plus habiles jeunes gens du pays, mais j'affirme sans hésitation et sans crainte de démenti que les jeunes jésuites qui figurent parmi ceux qui donnent l'instruction aux catholiques et aux protestants du Canada—car les jeunes protestants fréquentent les collèges des jésuites tout comme les catholiques—comptent parmi les plus habiles, s'ils ne sont pas même les plus habiles de tous les professeurs au Canada. Qui sont-ils? Sont-ce des êtres merveilleux venus de quelque pays inconnu, armés d'un admirable code de morale et de préceptes qu'ils cherchent à inculquer à la jeunesse? Pas le moins du monde. Ce sont de jeunes gens issus des meilleures familles canadiennes. Ils se bornent à suivre la ligne de conduite tracée par Ignace de Loyola, ce jeune noble espagnol qui, renonçant aux biens de ce monde, se dévoua à l'enseignement et à la prédication. Mes honorables collègues ont-ils jamais rencontré des jésuites dans leurs comtés? Combien d'honorables députés, ne professant pas la même foi que les jésuites, apprenant que ces derniers venaient prêcher une retraite, se sont empressés d'aller à l'église les entendre et ont été émerveillés de leur enseignement et de leur prédication? Les jésuites ne forment pas une secte par eux-mêmes; c'est tout simplement un ordre religieux dans l'Eglise. Ils n'élaborent pas les règles du culte que professent les catholiques. Nous suivons précisément les mêmes principes chrétiens dont s'inspirent les honorables députés qui siègent à droite et à gauche, encore qu'ils ne s'agenouillent pas au même autel que moi. Les jésuites ne font pas profession d'enseigner autre chose que ce qu'enseigne l'Eglise catholique, parce que s'ils le faisaient, ils seraient retranchés du sein de cette Eglise. C'est tout simplement une société de jeunes hommes qui s'occupent d'enseignement et de prédication, et voilà tout. Pourquoi leur a-t-on livré pareil assaut? C'est que le capitaine Hingston, fort de l'expérience qu'il avait acquise sur les champs de bataille, en France, demanda au capitaine Macauley de justifier de son autorisation pour venir déranger cette communauté à pareille heure de la nuit. J'ai entendu l'honorable député de Toronto-Ouest (M. Hocken) nous dire que c'était une heure fort convenable. Peut-être est-ce une heure convenable pour lui ou pour la plupart d'entre nous qui travaillons jusqu'à des heures indues de la nuit; or, d'après leurs règles, les jésuites se lèvent à quatre heures et demie tous les matins de leur vie, et c'est alors que commence leur travail. Ils économisent la lumière du jour et force leur est bien de prendre leur repos de bonne heure le soir. La plupart d'entre eux, je suppose, s'étaient déjà retirés pour prendre leur repos et ils furent quelque peu surpris de se faire réveiller à cette heure de la nuit. L'honorable député de Toronto-Ouest dit que Guelph a été scandalisé. C'est bien regrettable pour Guelph! Si, portant un insigne militaire dans ma poche, au lieu de l'étaler sur ma poitrine ou sur mon uniforme, afin de justifier de mon autorité, je pénétrais la nuit dans une paisible demeure de Guelph et demandais à cette famille de produire ses papiers—disons que c'est la maison d'habitation du député de Toronto-Ouest, encore qu'il ne demeure pas à Guelph, mais pour les besoins de mon argumentation disons qu'il demeure dans cette ville—est-ce qu'il ne protesterait pas un peu? Et s'il y avait un officier chez lui, ne lui demanderait-il pas d'aller voir ce monsieur afin de savoir pourquoi il vient déranger la famille à cette heure de la nuit? Shakespeare ici dirait: "Beaucoup de bruit pour rien." Il me semble que les ministériels devraient faire assez confiance au Gouvernement pour croire du moins que l'enquête ouverte par leur Gouvernement était sincère. Je n'ai pas vu le rapport; je ne connais absolument rien de l'enquête et je ne suis pas ministériel; mais j'ajoute foi à la parole du chef du Gouvernement quand il me dit que l'enquête a été conduite avec sincérité et que tous les faits ont été mis au jour. Je regrette que les ministériels ne fassent pas davantage confiance au Gouvernement, mais s'ils n'ont pas cette confiance et qu'ils tiennent à l'enquête, alors que cette enquête se fasse avec toute la latitude voulue et que les enquêteurs soient revêtus de tous les pouvoirs demandés par l'honorable député de Victoria (sir Sam Hughes) et j'en suis sûr, ni les jésuites de Guelph ni le père William Hingston ne regretteront qu'on enquête sur leur conduite ou celle de tout groupe de jésuites. Je con-

nais fort bien le père Hingston, dont il a souvent été question ici aujourd'hui. Il est fils d'un des Canadiens les plus distingués que le Sénat ait comptés dans ses rangs, et sa seule faute c'est d'avoir été conservateur et nommé au Sénat par un gouvernement conservateur. Nos collègues n'ont pas oublié sir William Hingston, le grand chirurgien de son temps, l'homme éminent qu'il était, le père de fils brillants qui ont marché sur ses traces et font leur devoir en éminents citoyens de ce pays.

L'hon. sir THOMAS WHITE (premier ministre intérimaire): Le ministre suppléant de la Justice a parfaitement et clairement exposé l'attitude du Gouvernement à l'égard de cette résolution.

C'est précisément l'attitude qu'il a prise lorsque l'affaire lui a été régulièrement soumise pour la première fois, en décembre dernier, par l'association des pasteurs de Guelph et par quelques-uns des députés qui ont pris la parole ici aujourd'hui. En ce temps-là, nous avons déclaré que la ligne de conduite du ministère à l'égard de toutes les accusations alléguant une conduite inconvenante ou des méfaits était de faire faire une enquête sur ces accusations; que, si une accusation était portée contre un ministre, il fallait en avertir le premier ministre qui est tenu de prendre les mesures qu'il juge nécessaires; que, si les allégations concernant l'administration d'un département, une enquête convenable devait avoir lieu en pareil cas. Autrement dit, une enquête doit être le résultat de toutes les accusations clairement formulées par des gens dignes de confiance.

Nous avons donc déclaré dans cette circonstance-là aux membres de l'association des pasteurs et aux autres délégués que, si des accusations étaient proférées, le Gouvernement agirait et ferait une enquête. Il faillait, croyions-nous, qu'il y eût des accusations afin de lui donner raison d'intervenir, d'abord, et de fournir ensuite matière à enquête. A la suite de cette entrevue, il n'y eut pas d'accusations formelles; mais jeudi soir, j'ai reçu les accusations signées par le révérend M. Palmer et que le représentant de Victoria (sir Sam Hughes) a présentées aujourd'hui, et je les ai aussitôt transmises au premier ministre par le télégraphe sous-marin. Le ministre intérimaire de la Justice a lu à la Chambre la réponse de celui dont il fait l'intérim, déclarant qu'il accepterait volontiers une enquête qui, de l'avis de ses collègues, servirait le bien public. Il ajoutait, d'après ce que le ministre intérimaire de la Justice a lu, que toutes les imputations contre sa conduite et celle de son département au sujet du noviciat de Guelph sont entièrement dénuées de fondement. Telle est l'attitude du ministre de la Justice.

Le ministre de la Milice a déclaré qu'il désire aussi une enquête, et vu que ces accusations, ou ces semblants d'accusations, ont obtenu une grande publicité et que le public discute beaucoup l'affaire, le Gouvernement a décidé qu'une commission ferait une enquête complète, ainsi que le ministre intérimaire de la Justice l'a déclaré aujourd'hui.

Je n'ai rien à ajouter sur ce sujet si ce n'est que le représentant de Victoria, qui était tenu de partir ce soir pour Toronto, m'a prié avant son départ de dire pour lui qu'il acceptait la déclaration du ministre intérimaire et m'autorisait à retirer en son nom le projet de résolution, ce que je demande la permission de faire.

M. McKENZIE: Je n'avais pas le dessein de traiter l'épineuse question qui est soumise à la Chambre et je n'entends pas m'y arrêter longtemps. Il est fort regrettable que de tels sujets soient jetés en pâture à la Chambre des communes. Les questions touchant à la religion diviseront nécessairement la Chambre d'après ses croyances, et il est déplorable de les soulever en cette enceinte lorsqu'elles peuvent être réglées autrement.

A mon avis, le ministère est plus ou moins blâmable à cet égard, vu les explications qu'il a données. Il saute aux yeux que le projet de résolution que le représentant de Victoria a inscrit au feuilleton renferme un grand nombre d'accusations et s'il y a lieu d'en examiner une, toutes devraient faire l'objet d'une enquête. Le Gouvernement, il va sans dire, doit rendre compte du caractère de toutes les motions inscrites au Feuilleton et qu'il laisse soumettre à la Chambre. Mon entrée aux Communes date d'assez loin pour que je sache qu'aucune motion ne peut figurer au Feuilleton sans passer par une certaine filière, et qu'elle ne doit pas y figurer lorsqu'elle renferme quelque chose de répréhensible. Certes, s'il n'y a pas actuellement assez de moyens pour empêcher que des questions d'un caractère douteux ne paraissent sur le Feuilleton, il devrait exister une censure. Si la censure de la correspondance, des journaux et des discours publics est une bonne chose afin d'éviter les dissensions et le désordre dans tout le pays, il devrait, certes, y avoir une censure à l'égard des sujets que l'on permet de traiter ici, et je tiens

le ministère comptable jusqu'à un certain point des motions de ce genre qui peuvent être discutées ici. Avant de permettre au député de Victoria de proposer sa motion le ministre intérimaire de la Justice ou le premier ministre intérimaire, principalement ce dernier, aurait dû nous expliquer d'une manière satisfaisante que les accusations—car ce sont des accusations—peuvent être établies.

Il appert qu'une seule des neuf ou dix accusations formulées est appuyée assez solidement sur des faits pour autoriser la tenue d'une enquête et c'est celle qui a trait au noviciat de Guelph. Les accusations portées contre cette institution ne sont pas l'œuvre de l'honorable député de Victoria (Ont.) (sir Sam Hughes). Elles sont portées, c'est évident, par l'association des pasteurs et c'est la même société qui les a placées entre les mains du premier ministre intérimaire. A mon avis, le premier ministre intérimaire aurait dû répondre à l'honorable député de Victoria (Ont.): "Les accusations que nous avons en mains proviennent d'une source particulière".

L'hon. sir THOMAS WHITE: Si j'ai bien compris, ces accusations ne sont nullement portées par l'association des pasteurs de Guelph. Elles sont portées personnellement par le révérend monsieur Palmer et appuyées jusqu'à un certain point par l'honorable député de Victoria.

M. McKENZIE: Ces explications ne sont pas de nature à modifier l'attitude que j'ai prise. Disons donc pour un instant que le révérend monsieur Palmer a porté lui-même ces accusations pour les déposer ensuite entre les mains du premier ministre intérimaire et exiger une enquête. Le ministre de la Justice intérimaire (M. Meighen) déclare que les accusations étaient assez précises pour l'autoriser à conseiller au premier ministre d'ordonner une enquête. Très bien. Cette enquête, si j'ai bien compris, sera d'une nature judiciaire, c'est-à-dire qu'elle se fera devant un ou deux juges. Or, j'ai toujours compris qu'en Canada comme dans les autres pays, dès qu'une question doit être soumise à un tribunal régulièrement constitué, on doit cesser de la discuter publiquement, surtout dans l'enceinte de la Chambre des communes.

C'est faire pour ainsi dire injure au tribunal que de discuter publiquement une question, sauf peut-être au Parlement, dès qu'il est décidé qu'elle sera soumise à l'appréciation d'un tribunal. On ne permet pas aux journaux de faire de commentaires relativement aux dépositions qui peuvent être entendues devant le tribunal. Autrement, les journaux se rendraient coupables d'injure au tribunal; du moment que la justice est saisie, il est défendu aux journaux de faire des commentaires, de crainte qu'ils ne tendent à soulever les préjugés soit des témoins, soit de la cour. Je soumets donc respectueusement que le ministre de la Justice et le premier ministre, du moment qu'ils ont décidé que les accusations portées par le révérend monsieur Palmer devaient faire le sujet d'une enquête, auraient dû refuser de laisser discuter l'affaire au Parlement; ils auraient dû laisser entendre à l'honorable député de Victoria (Ont.) (sir Sam Hughes) qu'il était désirable de laisser à la commission d'enquête la tâche d'établir le bien fondé ou la fausseté des accusations et éviter de cette manière un débat public acrimonieux et désagréable dans l'enceinte de la Chambre des communes.

Voilà, à mon sens, l'attitude que le premier ministre et le ministre de la Justice auraient dû adopter, et c'eût été assurément la plus digne dans les circonstances. Dans ce cas, nous aurions vu que le Gouvernement a l'intention d'agir et qu'il désire voir les juges examiner l'affaire sans parti pris et sans être entravé par l'influence que le présent débat pourrait exercer sur l'esprit des témoins. Voilà pourquoi; monsieur l'Orateur, je regrette infiniment que nos collègues n'aient pas suivi la ligne de conduite que je trace en ce moment. Je suis convaincu que le ministre de la Justice intérimaire (M. Meighen), un avocat distingué, comme les nombreux avocats occupant des sièges du côté ministériel, se rendent compte que c'eût été là une conduite raisonnable et juste. De cette façon, nous aurions évité d'arriver à des conclusions que les faits n'autorisent peut-être pas.

L'hon. M. MEIGHEN: Est-ce que l'honorable député ne se rappelle pas qu'à la fin de mes remarques, j'ai suggéré à l'honorable député de Victoria de retirer sa motion et qu'il l'a retirée de fait, à la suite des observations du premier ministre intérimaire (sir Thomas White)?

M. McKENZIE: Si le ministre de la Justice intérimaire a suggéré à l'honorable député de Victoria de retirer sa proposition et qu'il l'a fait, j'aimerais à savoir quel sujet nous avons discuté. Quelle était donc la question en discussion? Tout ce débat est donc illégal et irrégulier.

L'hon. M. MEIGHEN: La seule fois qu'elle ait été retirée, c'est au cours des remarques du premier ministre intérimaire.

M. McKENZIE: J'étais absent de mon siège au commencement de la soirée; depuis mon retour, toutefois, trois ou quatre honorables membres ont pris la parole et je n'ai pas entendu parler d'aucune autre motion.

L'hon. M. MEIGHEN: La motion n'a pas été retirée avant le discours du premier ministre. J'ai suggéré qu'elle le soit, mais on n'a pas tenu compte de ma proposition.

M. McKENZIE: Il s'agit donc d'un retrait imaginaire. Le ministre prétend que la proposition a été retirée et cependant le débat s'est encore continué. Si l'affirmation du ministre est exacte, la Chambre n'avait pas le droit de continuer le débat, de sorte que toute cette procédure est irrégulière.

L'hon. M. MEIGHEN: Rien n'a été retiré qu'à la minute où l'honorable député a lui-même pris la parole.

M. McKENZIE: Il s'était dit bien des choses avant que je prenne la parole. C'est sur cette question, il me semble, que tout le débat de ce soir a porté, et la motion aurait dû, à mon avis, être retirée dès le moment où le ministre intérimaire de la Justice a annoncé le mode d'après lequel il entendait qu'elle fût traitée. On aurait pu ainsi éviter cette discussion acrimonieuse et l'on aurait abordé l'étude de l'affaire dans des dispositions d'esprit meilleures qu'il n'est possible maintenant que le pays a subi l'influence du débat qui a eu lieu ce soir.

Un DEPUTE: Pourquoi l'honorable député n'a-t-il pas élevé son objection à un moment qui aurait mieux convenu?

M. McKENZIE: Je n'ai pas cru que toute la sagesse de la Chambre fût concentrée dans ma personne. J'ajouterai, au reste, que je n'étais pas ici. J'ai gardé un silence absolu jusqu'au moment où j'ai constaté que le chef du Gouvernement (sir Thomas White) avait quelque chose à dire. Je lui avais déclaré mon intention de ne pas prendre la parole, et j'ai pensé qu'il ferait comme moi. En tout cas, je ne fais qu'indiquer ce qui, à mon sens, aurait dû être le mode à suivre dans la circonstance, et j'ajouterai que l'on n'a fait valoir aucun motif sérieux d'instituer une pareille enquête.

Je prends ici la même attitude que j'ai prise à l'égard de la motion relative à sir Charles Fitzpatrick, et c'est que, dans des affaires de cette sorte, je m'en tiendrai toujours à l'avis du ministre de la Justice pour ce qui regarde la loi. Il n'a donné aucune bonne raison qui tende à justifier cette enquête, aucune raison qui le satisfasse lui-même. Il a dit qu'il permettrai à M. Palmer de reconstituer ses accusations et de les présenter peut-être sous un jour qui leur donne de la consistance. Je crois lui avoir entendu dire toutefois que, telles qu'elles sont, elles se résument à bien peu de chose. Il a rendu un bon témoignage au ministre de la Justice et il a exprimé l'avis que tout était satisfaisant dans cette affaire. Il juge néanmoins qu'il serait opportun de faire quelque chose pour pacifier la foule, à l'exemple de ce juge d'autrefois qui laissait la populace choisir Barabas. Voilà, ce me semble, quelles sont, dans une large mesure, les dispositions d'esprit du ministre. Il n'y a, dit-il, absolument rien dans cette affaire; je ne vois pas que cet homme soit en faute, je m'en lave les mains et que son sang retombe sur vous et sur vos enfants.

Si l'enquête a lieu, j'espère bien qu'elle sera de nature à rendre justice à tous les intéressés et que le tribunal choisi sera au-dessus de tout soupçon, de manière que chacun soit sûr d'obtenir son dû.

M. l'ORATEUR: Je dois dire que la motion n'a pas été retirée. C'est au président à saisir la Chambre de la question, et alors la motion ne peut être retirée que du consentement de la Chambre.

M. McKENZIE: En ce cas, le ministre intérimaire de la Justice se trompe.

M. l'ORATEUR: A proprement parler, une motion ne peut être retirée qu'à la demande de celui qui l'a proposée, mais je crois pouvoir tenir pour accordé, d'après les dires même du premier ministre intérimaire, qu'il parle au nom de l'honorable député de Victoria. Je mets donc aux voix la question de savoir s'il sera permis à l'honorable député de retirer sa motion.

(La motion est retirée.)

La séance est levée à onze heures et dix minutes.

CHAMBRE DES COMMUNES.

Présidence de l'hon. EDGAR N. RHODES.

Mardi, 8 avril 1919.

La séance est ouverte à trois heures.

3e LECTURE

De divers projets de loi adoptés par le Sénat:

Le 1er (bill I, n° 53) modifiant la loi des médicaments brevetés ou "proprietary";

Le 2e (bill J, n° 54) modifiant la loi des assurances de 1917;

Le 3e (bill K, n° 55) changeant le nom de The Canada Accident Assurance Company en celui de The Canada Accident and Fire Assurance Company;

Le 4e (bill P, n° 56) tendant à faire droit à Eva St. Lawrence Cronk;

Le 5e (bill Q, n° 57) tendant à faire droit à Helena Clara Gabriel;

Le 6e (bill R, n° 58) tendant à faire droit à Gretna Harris Hawkins;

Le 7e (bill S, n° 59) tendant à faire droit à Samuel Burgoyne;

Le 8e (bill T, n° 60) tendant à faire droit à James Arthur McGregor;

Le 9e (bill V, n° 61) tendant à faire droit à William Lewes Evans;

Le 10e (bill A2, n° 62) tendant à faire droit à Richard Wilson Crashley.

L'IMMIGRATION DES MENNONITES.

M. DAVIS: Je désire savoir si le Gouvernement a reçu des protestations concernant l'arrivée au Canada d'hutterites et de mennonites venant des Etats-Unis et si des mesures ont été prises à ce sujet.

L'hon. M. MEIGHEN (ministre de l'Intérieur): L'honorable ministre de l'Immigration (M. Calder) est absent de la ville et il m'a prié de répondre à cette question dont il avait reçu avis. Voici la réponse:

A la première partie de la question, la réponse est "oui". Un grand nombre de protestations ont été reçues de diverses parties du Canada occidental contre l'établissement des menonnites, huttérites et autres abstentionnistes pour des motifs de conscience, qui viennent des Etats-Unis.

Les protestations reposent principalement sur les raisons suivantes:

1) Ces gens sont des abstentionnistes pour des motifs de conscience et, par conséquent, demanderont l'exemption du service militaire ou tenteront d'éviter le service s'ils sont appelés sous les armes;

2) Ils exigent des écoles spéciales et des privilèges de langue pour leurs enfants, et ils s'opposent à l'application des lois scolaires des différentes provinces où ils habitent;

3) Ils vivent en communauté et nuisent aux autres colons établis dans les environs.

En ce qui concerne ces colons et les mesures prises ou projetées pour trancher la situation, je tiens à déclarer au nom du ministère:

[M. l'Orateur.]

1) Que la plupart de ces colons sont citoyens des Etats-Unis. Ils cherchent des foyers au Canada comme tous les citoyens américains sont libres de le faire sous l'empire des lois et des règlements actuels.

2) Que le ministère ne favorise pas cette migration de colons vers le Canada.

3) Qu'il ne leur a pas accordé de privilèges spéciaux à l'égard de leurs écoles ou de leur langue.

4) Que, aux termes du décret du conseil (C.P. n° 2622) daté du 25 octobre 1918, tous les mennonites venant au Canada sont contraints au service militaire, tel que décrété par les lois actuelles à l'égard de tous les domiciliés et citoyens canadiens. Les immigrants n'ont pas et n'ont jamais eu droit aux privilèges spéciaux conférés aux mennonites établis dans le Canada occidental sous l'empire des dispositions du décret du conseil daté du 13 août 1873.

5) Que, aux termes d'un décret du consiel (C.P. 1676) daté du 12 août 1899, les huttérites qui sont venus au Canada depuis ce jour-là ont obtenu l'assurance absolue d'une exemption complète du service militaire. Ce décret a été annulé à l'égard des huttérites qui viendront dorénavant en ce pays.

6) Que le ministère se propose de soumettre bientôt au Parlement un projet de loi qui privera tous les immigrants qui viendront au Canada du droit de demander l'exemption du service militaire pour des motifs de conscience.

PERSONNEL DE LA COMMISSION D'ENQUETE SUR LES RAPPORTS INDUSTRIELS.

M. ARCHAMBAULT: Le ministre du Travail a annoncé la création d'une commission d'enquête sur les rapports industriels. Les journaux mentionnent les noms des commissaires suivants: M. le juge en chef Mathers, M. le sénateur White, M. Tom. Moore, M. Riordon et M. John Bruce. Puis-je savoir du premier ministre intérimaire si le ministère a l'intention de nommer un Canadien français membre de cette commission? Vu que la province de Québec occupe le deuxième rang parmi les provinces industrielles et que 90 p. 100 des ouvriers de ses usines sont des Canadiens français, il me semble que ce serait un acte de simple justice que de nommer au moins un commissaire de langue française.

L'hon. sir THOMAS WHITE (premier ministre intérimaire): Le ministère n'a pas encore établi la commission. Les noms des commissaires seront connus avant deux jours.

PRIVILEGES RECIPROQUES DE CABOTAGE.

L'hon. M. MACLEAN (ministre intérimaire de la Marine): Il y a quelques jours, le représentant de Kingston (M. Nickle) a demandé si les Etats-Unis avaient refusé aux expéditeurs canadiens le privilège de faire le cabotage dans les eaux américaines. En réponse à une demande de renseignements, j'ai reçu de Washington une dépêche ainsi conçue:

Notre représentant, dans la région des Grands lacs, nous avise que tout semble indiquer que les navires américains faisant cabotage des ports des lacs, vont manquer de fret durant cette saison. On refuse presque toujours d'accorder des permis pour faire cette navigation sur le littoral du Pacifique et de l'Atlantique. On fait exception à cette règle seulement dans les cas où un état de choses exceptionnel excuse cette anomalie.

Un décret du conseil permet au ministre des Douanes d'accorder les privilèges du cabotage aux bateaux américains naviguant dans les eaux canadiennes. Ce décret, qui porte la date du 5 février 1918, stipule:

Durant la présente guerre, et jusqu'à nouvel ordre, le ministre des Douanes peut, d'après les conditions qu'il aura spécifiées, permettre aux percepteurs des douanes d'accorder des permis aux vaisseaux des Etats-Unis d'Amérique les autorisant à faire le cabotage au Canada.

Vu que les Etats-Unis refusent maintenant d'accorder le privilège requis aux navires canadiens qui font le cabotage des eaux de leur littoral, soit de l'Atlantique, soit du Pacifique, on envisage l'éventualité de refuser aux Américains l'avantage de faire la navigation des eaux canadiennes, sauf dans les circonstances véritablement exceptionnelles. Nous nous trouvons ainsi à mettre notre politique sous ce rapport sur un pied d'égalité avec celle des Etats-Unis.

L'hon. M. MARCIL: L'honorable ministre sait-il qu'il y a présentement, dans les eaux des Grands lacs, un certain nombre de navires américains armés?

L'hon. M. MACLEAN: Je ne sache pas qu'il en soit ainsi. Je m'enquerrai à ce sujet et je ferai connaître, demain, à mon honorable ami, le renseignement qu'on m'aura fourni.

TROISIEME LECTURE.

DU PROJET DE LOI TENDANT A LA NOMINATION D'UN SEQUESTRE POUR LE GRAND-TRONC-PACIFIQUE.

L'hon. sir THOMAS WHITE (ministre des Finances) propose que le projet de loi (bill n° 28) ayant pour objet de ratifier deux arrêtés du Gouverneur général en conseil, concernant le chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique, soit lu la troisième fois.

M. VIEN: Monsieur l'Orateur, je crois que pour compléter les observations que j'ai eu l'honneur de faire dernièrement, alors que ce bill était soumis à l'étude de la Chambre, il m'incombe d'appeler l'attention du Gouvernement sur l'état de choses bien grave créé par le fait que le Gouvernement, au lieu de discuter amicalement avec la compagnie la difficulté qui avait surgi, a eu recours à une procédure qui équivaut réellement à une expropriation. Si le Gouvernement avait montré plus de prudence, il est probable qu'il aurait pu arrêter une convention à l'amiable avec la compagnie de chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique. En agissant comme il l'a fait, il ne possède aucunement la haute main, soit sur la compagnie du chemin de fer du Grand-Tronc, soit sur la compagnie du chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique. Tout ce que le Gouvernement peut faire, c'est de prendre à sa charge tout ce que ce chemin de fer possède réellement, au Canada. Il ne peut réclamer ni saisir les biens de la compagnie; celle-ci les détient à Londres. Il ne peut saisir ni réclamer aucune des lignes auxiliaires que le Grand-Tronc ou que le Grand-Tronc-Pacifique possède en dehors du Canada. Ceci fait voir la situation fâcheuse dans laquelle le Gouvernement se trouvera. Il ne pourra exercer la moindre autorité sur les lignes de raccordement du Grand-Tronc-Pacifique aux Etats-Unis. Privés de leurs voies de raccordement américaines, le Grand-Tronc et le Grand-Tronc-Pacifique sont plutôt un embarras qu'un avantage pour le Canada. En procédant au moyen de l'expropriation ou au moyen de décret du conseil, d'après la loi des mesures de guerre—ce qui signifie absolument la même chose—le Gouvernement se trouvera en mesure d'avoir toutes les voies ferrées que ces compagnies possèdent, au Canada, mais il ne pourra pas mettre la main sur tous les autres biens et valeurs que la compagnie du chemin de fer du Grand-Tronc possède. Le Gouvernement ne pourra pas obtenir la liquidation de la compagnie du chemin de fer du Grand-Tronc ni de celle de la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique. Ces deux compagnies ont leurs bureaux-chef à Londres, et si le Gouvernement veut insister sur le paiement des obligations dont la compagnie du chemin de fer du Grand-Tronc peut être tenue responsable du rachat, cette compagnie peut commencer des procédures contre le Gouvernement, dont l'issue ultime constituera peut-être ce même

danger très grave que j'ai signalé, lors du dernier débat qui s'est poursuivi, dans cette enceinte: la victoire de la compagnie du Grand-Tronc devant les tribunaux civils. Le Gouvernement nous a avisés qu'il avait pris toutes les précautions possibles, au point de vue légal de la question, et qu'il n'y avait aucun danger que, le Gouvernement, agissant ainsi qu'il l'a fait, par décret du conseil, la compagnie du chemin de fer du Grand-Tronc fût relevée, par le fait même, de la responsabilité qu'elle a encourue à l'endroit des obligations dont elle a garanti le remboursement. J'ai pris sur ce point l'avis de deux des plus éminents avocats du pays, l'un de Toronto et l'autre de Montréal, et tous deux estiment que le Gouvernement ayant négligé d'observer les conditions de la convention de 1906, ne peut forcer ni la compagnie du chemin de fer du Grand-Tronc, ni la compagnie du chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique de remplir ces mêmes stipulations. Il va sans dire que le Gouvernement peut dire que sur une question légale, les hommes sages peuvent avoir des avis différents, et il se peut que mon opinion, qui est conforme à celle de ces deux avocats éminents, ne soit pas celle que la cour accepte, mais il peut arriver que cette dernière s'y range.

Sur des questions si importantes les juges du plus haut tribunal entretiennent parfois des opinions différentes, et il est très imprudent de la part du Gouvernement de risquer toute l'affaire sur une question de litige. Je n'ai pas lieu de croire que les arguments que je pourrai avancer feront changer le Gouvernement d'opinion à cet égard, mais si je me permets de lui donner un conseil, c'est de ne pas forcer un litige et d'en venir à un arrangement à l'amiable avec la compagnie du Grand-Tronc ou la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique. En effet si le Gouvernement ne réussit pas à s'entendre, la question deviendra très dangereuse et la décision du tribunal peut nous être adverse. Admettant même qu'il oblige la compagnie du Grand-Tronc de remplir ses engagements et de payer les obligations qu'elle a garanties, j'ai bien peur que la seule chose que le Gouvernement ait pour faire exécuter cette décision soit ce que la compagnie possède au Canada, sans que l'on puisse toucher aux intérêts qu'elle possède à l'étranger et en particulier aux Etats-Unis et à Londres. Ceci est pour démontrer à la Chambre qu'il est bon d'étudier sérieusement l'affaire avant d'engager la nation dans cette voie, et pour démontrer également quelle déplorable attitude le Gouvernement a prise en agissant comme il l'a fait sans définir sa politique de chemins de fer et sans faire de nouvelles tentatives pour s'entendre avec la compagnie. Si le Gouvernement décide de porter l'affaire devant les tribunaux, au lieu d'en venir à un arrangement à l'amiable, il ne lui restera que les rails et le matériel roulant et cela n'est, ainsi que l'a dit le député d'Algoma-Est (M. Nicholson) qu'un immense amas de débris, ou tout au moins la moitié. C'est tout ce que le Gouvernement aura en sa possession pour garantir le passif considérable dont son imprudence nous a chargés pour soulager la compagnie du Grand-Tronc.

(La motion est adoptée et le projet de loi est lu pour la 3e fois.)

SUITE DE LA DISCUSSION DES SUBSIDES.

La Chambre se forme en comité des subsides, sous la présidence de M. Boivin.

Administration civile—Département des Travaux publics—Traitements, y compris celui du sous-ministre à $6,000, de l'adjoint au sous-ministre à $4,500 et du chef du contentieux à $3,500. Total $575,537.50.

L'hon. M. BELAND: Veut-on expliquer les augmentations et diminutions?

L'hon. M. CARVELL: La première est une augmentation de $1,000 du traitement du sous-ministre. On a décidé, comme règle générale, de relever les traitements des sous-ministres de $5,000 à $6,000. Puis on augmente aussi de $4,000 à $4,500 le traitement de l'adjoint au sous-ministre, (M. Saint-Laurent) qui est un de nos plus zélés fonctionnaires. On pourvoit aux appointements de 350 fonctionnaires, mais il n'y en a pas tant que cela; en réalité le nombre est bien moindre. L'an dernier, il n'y avait pas seize fonctionnaires dans la classe A de la première division, bien qu'on eût prévu ce nombre. Cette année, je ne suis pas sûr qu'il y en ait 16, mais il y en a qui vont être promus à raison de leur augmentation annuelle, et qui vont passer dans la classe A de la première division; c'est pourquoi nous estimons qu'il faudra $9,000 de plus que l'an dernier pour payer les appointements de cette catégorie de fonctionnaires. La même chose s'applique à la classe A de la deuxième division. Il n'y en avait que 60 l'an dernier, nous prévoyons qu'il y en aura 80 cette année, quoique je ne pense pas que l'on atteigne ce nombre-là. Dans la classe B de la seconde division, le nombre des employés a diminué de 88 à 65. Ceci veut dire simplement qu'un certain nombre d'entre eux passent dans la classe supérieure. Il en est de même pour la classe A de la troisième division. Là il y a une augmentation de 63 à 70, qui est due,

[M. Vien.]

non pas à l'augmentation du nombre des employés, mais aux avancements. L'augmentation totale est d'environ $600, mais comme toutes les positions ne seront peut-être pas remplies, il est difficile pour moi de dire quelle sera l'augmentation exacte. En réalité, il n'y en aura peut-être pas du tout.

Dans le cours de l'année passée, notre service d'ingénieurs a fait très peu de travail, comme dragage, construction de quais et de digues, etc. Je crois pouvoir dire que l'on n'a pas fait autant que les honorables députés et moi-même eussent aimé que l'on fît. Il y a une chose dont je voudrais que l'on s'occupât, c'est le transport le long de nos côtes maritimes. Nous ne pouvons pas continuer notre commerce si nous ne procurons pas les moyens de transport. Il nous faut draguer et construire des quais et des digues.

Si, à mon grand regret, il m'a été impossible d'inscrire au budget des crédits d'un chiffre plus élevé, pour ces travaux, ce n'est pas que je n'en saisisse pas l'importance.

Le personnel des ingénieurs a été réduit, mais non pas peut-être dans la mesure voulue. Il y a un an, les travaux de construction exécutés par le Gouvernement ont été placés sous la juridiction du département des Travaux publics. Antérieurement, les différents ministères avaient mis à exécution chacun son programme de construction. Le ministère de la Milice avait son programme de construction et un personnel affecté à ce but. La commission des hôpitaux militaires avait un vaste programme et un personnel fort nombreux. Le ministère de la Marine et des Pêcheries exécutait de grands travaux. Or, aujourd'hui, tous ces travaux sont confiés au ministère des Travaux publics, ce qui nécessite une forte augmentation dans notre personnel d'architectes. Depuis un an, nul ministère n'a été plus occupé ou n'a rendu plus de services réels au pays, que le personnel des architectes du ministère des Travaux publics. Nous avons construit tous les édifices militaires nécessaires pour tout le pays; nous construisons tous les bâtiments voulus pour le département du rétablissement des soldats dans la vie civile et pour le ministère de la Marine et des Pêcheries, encore qu'il n'y ait que peu de travaux exécutés pour ce dernier ministère. L'année dernière, nous avons surtout consacré nos efforts à la construction des bâtiments militaires et de ceux affectés au département du rétablissement des soldats dans la vie civile.

M. McMASTER: Ces travaux sont-ils exécutés par des entrepreneurs ou par le département ?

L'hon. M. CARVELL: Nous dressons les plans et les devis. Presque toujours, nous demandons des soumissions et les travaux se font à l'entreprise et ils sont invariablement adjugés au concurrent qui s'en charge au moindre prix. L'année dernière, il n'y a que deux ouvrages qui n'aient pas été adjugés avec concurrence et publicité. C'était en Nouvelle-Ecosse, l'un de ces ouvrages étant à Sydney-Nord et l'autre à Dartmouth, vis-à-vis Halifax, ils se rattachaient au service aérien du département des Affaires navales.

Durant la dernière partie de l'été, il est devenu nécessaire de protéger nos côtes contre les raids et incursions des sous-marins. Le gouvernement des Etats-Unis désirait notre coopération et nous offrit généreusement d'envoyer les hommes et l'outillage voulus en Canada et l'on demanda au département canadien des Affaires navales, de fournir des installations. Nous comprîmes qu'il était impossible de dresser les plans et devis, de faire appel à la concurrence et de parachever les travaux avant les gelées, et, en conséquence, deux ouvrages furent adjugés à des constructeurs de la localité—du moins l'un de ces entrepreneurs demeurait sur les lieux et l'autre réside maintenant à Ottawa,—et le tout au prix de revient, outre la base.

L'hon. M. LEMIEUX: Quel est le chiffre de la dépense approximativement ?

L'hon. M. CARVELL: Le chiffre estimatif des travaux exécutés à Sydney-Nord et à Dartmouth, flotte entre 115,000 et 120,000 piastres. Les travaux auraient coûté davantage, s'ils avaient été terminés.

L'hon. M. LEMIEUX: Ces travaux se rattachaient-ils à la guerre ?

L'hon. M. CARVELL: Oui, absolument. Il s'agissait des installations voulues pour les forces aériennes des Etats-Unis.

L'hon. M. LEMIEUX: Que fera-t-on de ces travaux maintenant ?

L'hon. M. CARVELL: Il est fort possible qu'ils ne soient guère utilisés à l'avenir.

L'hon. M. LEMIEUX: Ils ne sont pas terminés ?

L'hon. M. CARVELL: Non. Outre les travaux de Sydney-Nord et de Dartmouth, il fallait construire d'importants travaux pour les hydroplanes, et cela demandait d'importantes constructions en béton,

s'étendant jusque dans la mer, afin de permettre aux hydroplanes de glisser et de survoler l'eau. Les travaux n'étaient guère avancés. Les ouvrages étaient en cours d'achèvement à la signature de l'armistice, et il s'agissait alors de savoir ce qu'on en ferait. On avait construit un certain nombre de bâtiments en bois qui étaient inachevés; or, à tort ou à raison, après mûre réflexion de la part du gouvernement et non du département, il fut décidé de terminer les bâtiments qui étaient alors en construction. A un certain endroit, les fondations en béton étaient aux deux tiers terminées et nous achevâmes les travaux, parce qu'on jugea que les bâtiments pourraient être utilisés. De façon générale, on peut dire que les travaux cessèrent à la signature de l'armistice. Les bâtiments aux deux endroits en question, ont coûté environ 300,000 piastres. Les bâtiments de Sydney-Nord ont été utilisés dans une certaine mesure, pour le logement des troupes et serviront probablement à l'installation des troupes de Terre-Neuve à leur rentrée au pays. A mon avis, ces bâtiments ne seront guère utilisés à l'avenir et il faudra en porter les frais au compte de la guerre. Sauf ces exceptions, tous les bâtiments construits au pays, l'ont été avec concurrence et publicité, les travaux étant adjugés au concurrent s'en chargeant au moindre prix, et la dépense engagée s'élève à bien des millions de piastres.

On a trouvé quelque peu à redire et il est aussi bien de disposer des critiques tout de suite. Dans une ou deux places on nous a critiqués pour avoir pris trop de précautions. On nous a dit que nous avions perdu un temps précieux pour préparer des plans et devis et pour demander des soumissions, mais nous nous sommes conformés assez bien à la situation et nous avions une idée du nombre des soldats blessés qui seraient rapatriés—je parle plutôt des hôpitaux maintenant que d'autre chose—et il y a toujours eu au moins trois lits pour chaque deux blessés rapatriés et même, à certains endroits, il y avait deux lits pour chaque soldat.

L'hon. M. LEMIEUX: Avez-vous construit l'hôpital Sainte-Anne?

L'hon. M. CARVELL: La construction de l'hôpital Sainte-Anne était commencée quand cette œuvre a été transférée à notre département.

L'hon. M. BELAND: Etait-ce le département de la Milice qui le construisait?

L'hon. M. CARVELL: Non, la commission des hôpitaux militaires. Elle avait fait des marchés s'élevant à environ 300,000 piastres et nous avons continué en donnant différentes entreprises qui s'élèvent à plus d'un million de dollars.

L'hon. M. LEMIEUX: Les hôpitaux ont-ils été construits en partie par la commission des hôpitaux et en partie par le département des Travaux publics?

L'hon. M. CARVELL: Avant le mois d'avril 1918, on la désignait sous le nom de commission des hôpitaux militaires, mais nous pouvons la considérer comme la même organisation que le département de sir James Lougheed. On construisait des hôpitaux pour le département dans un grand nombre de localités du Canada, et les constructions étaient naturellement en voie d'exécution quand nous avons pris l'œuvre. Nous avons exécuté les conventions faites et quand des travaux additionnels ont été nécessaires, ils ont été entrepris exclusivement par le département des Travaux publics, et nous sommes convaincus que nous avons économisé de l'argent au pays.

L'hon. M. LEMIEUX: Toutes ces constructions sont maintenant sous l'administration des Travaux publics?

L'hon. M. CARVELL: Non.

L'hon. M. LEMIEUX: Je veux dire leur construction.

L'hon. M. CARVELL: Leur construction est faite par le département des Travaux publics. Il y a des hôpitaux militaires administrés par le département de la Milice—un à Halifax, un à Fredericton—et il aura une grande entreprise à Kingston et l'hôpital St-Andrew, à Toronto, autrefois l'école St-Andrew. Il y a un hôpital orthopédique à Toronto qui est complet avec les derniers progrès en tous genres. Ces établissements seront administrés par le département de la Milice jusqu'à ce que les soldats passent au département du rétablissement civil des soldats. Après, je présume que la plus grande partie des édifices passeront au département du rétablissement civil.

Si j'avais été libre depuis le commencement j'aurais employé une grande partie de l'argent dépensé à construire des hôpitaux militaires, pour ajouter des annexes à des hôpitaux de villes et de municipalités dans différents endroits. Alors, quand ils n'auraient plus été utilisés par le département de la Milice, ils auraient pu être cédés aux municipalités ou à des organisations publiques et être ainsi de quelque avantage éco-

nomique. Car les constructions que nous avons faites, si elles ne peuvent pas être utilisées par le département du rétablissement civil, je doute qu'elles soient très utiles à la population du Canada en général.

L'hon. M. LEMIEUX: Puisque mon honorable ami a partlé des constructions relatives au service aérien à Dartmouth et Sydney-Nord, qu'il me soit permis d'exprimer le regret que les constructions splendides et l'outillage que nous avions à Toronto aient été vendus par la commission impériale des munitions, à un Américain ou à une maison américaine. J'ignore ce que mon honorable ami a l'intention de faire des constructions élevées à Dartmouth et à Sydney-Nord, mais dans tous les cas, il faut prendre en considération ceci: j'ai foi en l'avenir du service aérien.

Nous connaissons les découvertes merveilleuses faites l'an dernier et quels secours extraordinaires le service aérien a rendus à la cause des Alliés. Les jeunes aviateurs canadiens ont répondu d'une façon remarquable à l'appel pendant la guerre, et je crois réellement que dans ce nouveau service, il y a une carrière splendide qui s'ouvre pour nos jeunes gens.

Il arrive fréquemment qu'en Europe, par exemple, le service des voyageurs se fasse par aéroplane, dans une proportion restreinte, il est vrai. Le service des postes existe déjà dans plusieurs pays par aéroplanes. Le gouvernement des Etats-Unis a fait des marchés dans quelques-uns des grands centres des Etats-Unis pour le transport des lettres d'un point à un autre, et je crois que, dans une période très rapprochée, le service aérien sera une chose très naturelle qui révolutionnera le système des transports.

Comme nous avions un excellent champ d'action pour ce service aérien au Canada, j'ai été surpris de voir que la commission des munitions impériale avait vendu ce magnifique équipement installé à Toronto.

J'espère donc que mon honorable ami, avant de céder ces bâtiments dans les Provinces maritimes, se consultera avec ses collègues et étudiera sérieusement la question, car je crois que le service aérien a devant lui un avenir magnifique.

L'hon. M. CARVELL: Nous n'avons pas la moindre intention de nous défaire de ces bâtiments tant que nous n'aurons pas plus de renseignements qu'à l'heure qu'il est sur cette affaire. Les bâtisses qui ont été érigées dans les Provinces maritimes étaient destinées au service hydro-aérien; il s'agit d'hydroplanes qui s'élèvent de l'eau dans les airs. Je ne saurais dire au juste si les bâtisses érigées en Nouvelle-Ecosse pourront être de quelque utilité pour le service des aéroplanes; mon honorable ami peut être assuré que le Gouvernement aura grand soin de ces constructions, et que rien ne sera fait tant que la question n'aura pas été sérieusement étudiée sous toutes ses faces.

Il a fait une légère erreur, à mon avis, lorsqu'il a déclaré que le Gouvernement avait cédé les bâtiments affectés au service de l'aviation à Toronto. A proprement parler, nous n'avons vendu aucune bâtisse qui pourrait être utilisée pour le service de l'aviation. Le Gouvernement canadien n'a rien eu à faire avec l'érection de ces bâtiments. Ils ont été construits et ils sont la propriété de la Commission impériale des munitions. Le Gouvernement fédéral a acheté pour ainsi dire toutes les bâtisses que la Commission impériale des munitions avait fait ériger au camp Borden, qui était réellement le centre de ses travaux.

Il existe une autre bâtisse, dans Toronto-Nord, qui est la propriété de la Canadian Aeroplanes Company. On l'a offerte en vente au Gouvernement. Le département des Travaux publics, après un examen sérieux de la part des estimateurs, et tenant compte de la nature de la construction ainsi que du prix demandé, n'a pas cru devoir l'acheter. C'était un atelier utilisé pour la fabrication des aéroplanes et qui n'aurait pas été d'une grande utilité pour l'établissement d'un service aérien. La Commission impériale des munitions a obtenu un meilleur prix en vendant la bâtisse au capitaliste qui a également fait l'acquisition de la plupart des aéroplanes. Le Gouvernement a gardé vingt des aéroplanes au camp Borden. Nous maintenons en cet endroit un personnel d'ingénieurs et de mécaniciens pour conserver les machines en bon état, de sorte que je suis en mesure de donner l'assurance à mon honorable ami que le Gouvernement est loin de se désintéresser du problème de l'aviation en Canada.

Mon honorable ami doit nécessairement se rendre compte que les aéroplanes que la Commission impériale des munitions a fait construire au pays, l'ont été pour des fins particulières. Ces machines ne pouvaient porter qu'un seul passager ou deux au plus. Elles étaient très bien pour les fins auxquelles on les destinait, mais elles ne valent rien, pour ainsi dire, au point de vue du service du transport ou des postes. Elles ont, toutefois une très grande valeur pour les fins d'instruction, c'est-à-dire au point de vue de la formation des aviateurs. Le Gouvernement a donc gardé une ving-

taine de ces machines ainsi que toute l'installation du camp Borden; cependant nous n'avons pas jugé à propos de débourser de l'argent pour acquérir la fabrique de Toronto-Nord, du moment que quelqu'un désirait l'acquérir, et surtout après nous être rendu compte qu'elle n'aurait guère d'utilité pour le pays en général.

L'hon. M. LEMIEUX: Pour moi, la question en jeu, c'est que nous avions réussi à créer une industrie essentiellement canadienne, qui est absolument entre les mains d'un étranger à l'heure qu'il est.

L'hon. M. CARVELL: Je suis assez avancé en âge pour me rappeler, qu'à un moment donné, la grande ambition de ma vie c'était de posséder et de conduire un automobile; j'ai toujours pensé que je finirais par atteindre mon but. Je serai peut-être en mesure quelqu'un de ces jours de posséder et diriger un aéroplane. Je suis d'avis toutefois qu'il s'écoulera encore quelque temps avant que le Canada soit autorisé à se lancer dans la fabrication des aéroplanes. Or, le sul but que pourrait viser le Gouvernement en faisant l'acquisition de cet atelier, ce serait d'entreprendre la fabrication des aéroplanes. Le temps n'est pas encore arrivé où le Gouvernement devrait adopter cette forme particulière de nationalisation.

L'hon. M. LEMIEUX: Mon honorable ami ne veut pas planer dans les airs.

L'hon. M. CARVELL: Pas de cette manière-là. Voilà donc pour quelle raison le Gouvernement a bien fait, à mon sens, de permettre l'acquisition de cet établissement par un capitaliste étranger. Cependant, je suis d'avis que le Gouvernement a agi avec sagesse en conservant l'installation et les machines du camp Borden. Nous avons là le moyen d'un service d'aviation canadien; les machines, c'est vrai, ne valent guère au point de vue commercial, mais nous pouvons les utiliser pour former des aviateurs.

M. McKENZIE: Le ministre sait-il qu'un grand nombre d'aéroplanes qui ont été assemblées à Sydney-Nord, ont été remises, m'asure-t-on, au Gouvernement canadien? Le département des Travaux publics a-t-il eu quelque chose à faire avec cette transaction?

L'hon. M. CARVELL: Rien du tout. Si mes renseignements sont exacts, quelques machines ont été assemblées à cet endroit et y sont encore.

Cela ne s'est pas fait par mon département; je sais que le gouvernement des Etats-Unis a été très généreux en faisant cadeau de quelques-unes de ces machines au ministère de la Marine et des Pêcheries.

On doit comprendre qu'il s'agit d'hydroplanes qui servent uniquement à la défense du littoral. Nous avons les bâtiments, l'outillage, quelques machines, et tout cela forme le noyau d'un service destiné à servir d'école. Dans quelle mesure pourrons-nous plus tard utiliser cet outillage, je n'en sais rien, mais j'espère qu'avec le temps il sera de quelque utilité au Canada.

M. McCREA: Le ministre demande environ mille dollars de plus que l'an dernier. Quand il a pris charge du ministère des Travaux publics, il a constaté, nous a-t-il dit alors, que les bureaux étaient terriblement encombrés, et il nous a fait entendre qu'il allait y mettre la hache, afin d'en retrancher toute dépense et tout aide inutile. Après cette promesse du ministre, je suis surpris de voir que son budget augmente au lieu de diminuer. Je causais, l'été dernier, avec un des fonctionnaires de ce département, fonctionnaire avec qui je suis en très bons termes, et je lui ai demandé si son travail l'occupait beaucoup. Il me répondit que non et qu'il restait chez lui autant que possible. "Si vous n'avez rien à faire, lui ai-je dit, vous devez fréquenter les lieux d'amusements." "Si je le faisais, m'a-t-il répondu, trop de gens me poseraient la même question que vous, et l'on voudrait savoir ce que je fais; le meilleur moyen, je pense, d'éviter des ennuis c'est de rester chez moi et de ne pas me montrer." J'aimerais à savoir du ministre combien il a de ces fonctionnaires qui ne se montrent point et touchent néanmoins leur paye.

L'hon. M. CARVELL: Il faut que mon honorable ami n'ait pas été présent lorsque j'ai parlé, au début de la séance, du nombre des commis pour lesquels je demande le vote d'appointements. J'ai déclaré alors que nous n'avions pas au ministère le nombre de commis mentionnés ici.

Il y a aujourd'hui indubitablement au ministère des Travaux publics à Ottawa un grand nombre de commis dont la présence est inutile et qui donnent bien peu en échange de l'argent qu'ils touchent.

M. McCREA: Mettez-les dehors.

L'hon. M. CARVELL: Je vais expliquer à mon honorable ami la situation dans laquelle je me trouve Les commis dont je parle sont pour la plupart des personnes âgées, qui sont dans le service depuis longtemps, et dont peut-être la charité publique aurait à prendre soin si nous les mettions dehors. Il n'existe malheureusement aujourd'hui aucune disposition législative qui assure la retraite des personnes de cette

catégorie. Je n'ai aucun moyen de pourvoir aux nécessités futures de ces vieilles personnes si je les mets dehors, excepté en leur donnant deux mois de salaire. Je veux bien retrancher sur les dépenses de mon administration, et personne peut-être n'y est mieux disposé que moi, mais je n'en suis pas encore arrivé à ce point de renvoyer du service des personne de soixante, soixante-cinq, soixante-dix, ou même soixante-quinze ans, et de les laisser à la charge de leurs amis, si elles en ont. Un projet de loi avait été déposé, il y a un an, en vue précisément de créer un fonds qui devait nous permettre de renvoyer beaucoup de personnes de cette catégorie à Ottawa. Pour une raison ou pour une autre, le projet n'a pas eu de suite, et la conséquence en est que je me trouve incapable de me défaire de ces gens-là, excepté par le moyen que je viens de dire. Ce moyen, je ne veux pas l'employer; je ne le crois pas juste, et mon honorable ami lui-même ne voudrait pas y recourir s'il était à ma place. Nous espérons toutefois que, pendant le cours de la présente session, une loi sera votée qui nous permettra de retirer du service ces personnes en leur accordant au moins de quoi ne pas être à la charge du public. Ce sont de vieux serviteurs, qui ont été utiles autrefois, mais qui aujourd'hui, à cause de l'âge, sont incapables de rendre des services appréciables, et je crois que la Chambre n'hésitera pas à voter le projet dont je parle. Il y a dans nos bureaux quarante-quatre de ces employés, et nous avons demandé à la commission du service civil d'aviser à un moyen de les retirer du service sans leur faire sentir que le pays les rejette. Cela est vrai du service intérieur. Il va de soi que, dans le cas d'un personnel de deux cents ou de deux cent cinquante fonctionnaires, un grand nombre de changements a lieu chaque année: des jeunes filles se marient et les gens meurent. Je crois pouvoir dire que, l'année dernière, il s'est produit douze ou quinze de ces cas, mais pas un seul des disparus n'a été remplacé. L'ouvrage ne semble pas en avoir souffert et, si nous parvenons à obtenir la loi que nous demandons, il ne devra pas s'écouler bien des années avant que nous ayons réduit notre personnel à de justes proportions; tant que je serai à la tête de ce ministère, ce sera le but que je chercherai à atteindre. Pour ce qui regarde le service extérieur, j'avouerai que je suis loin d'être sur un terrain aussi solide. Il y en a beaucoup dans le service extérieur des Travaux publics qui pendant le cours de l'année dernière ont rendu bien peu de services pour le salaire qu'ils touchent.

Cependant, ce n'est pas la faute des fonctionnaires; la guerre nous mettait dans l'impossibilité de fournir de l'ouvrage, et c'est pour cette raison que les employés du service extérieur en ont manqué. Dans certains départements, il y a trop d'employés. J'en ai congédié quelques-uns, mais pas autant que je l'eusse désiré. Il est si désagréable et si difficile de prendre un bon employé à la gorge et de le jeter sur le pavé! Ce qui a modéré ma sévérité, c'est que la commission du service civil a été chargée de classer les employés de tout le pays et de faire, à ce sujet un rapport qui est maintenant prêt. On nous avait promis qu'il le serait il y a deux mois, mais je ne me plains pas du retard, attendu que la commission est surchargée d'ouvrage. Le rapport va suggérer la réorganisation des différentes branches du service. Là où, d'après ses données, il y aura des employés inutiles, je les congédierai impitoyablement. Dans le service extérieur du département du génie civil, il y a des employés que je devrai certainement congédier parce qu'on peut se dispenser de leurs services, et j'irai peut-être plus loin que je ne l'ai indiqué. Mais pour prendre une décision dans ce sens, j'attendrai le rapport. Je n'ai jamais changé d'idée au sujet du service civil. Sans vouloir traiter les employés mieux qu'ils ne le méritent, j'ai tenu, cependant, à leur assurer leur pleine mesure de justice.

M. SINCLAIR (Antigonish-et-Guysborough): Qui fait ce rapport?

L'hon. M. CARVELL: La commission du service civil, en vertu d'une loi adoptée ici, il y a moins d'un an.

M. SINCLAIR (Antigonish-et-Guysborough): Les journaux ont publié que le classement des fonctionnaires publics était fait par des experts américains. L'honorable ministre voudrait-il nous dire si c'est vrai, et en quoi consiste le travail de ces experts?

L'hon. M. CARVELL: C'est vrai, mais je ne puis fournir beaucoup de renseignements. Le commission se fait aider par un M. Myers et par deux autres dont j'ignore les noms. M. Myers vient de Chicago. Ils aident, tous les trois, à mettre le service sur un pied d'affaires. Nous les avons fait comparaître devant le conseil avec les membres de la commission, afin de nous éclairer au sujet de leurs travaux. Ils nous ont prouvé qu'ils connaissaient ce qu'ils avaient à faire. Ils vont déterminer les classes d'après la qualité de l'ouvrage qui s'y fait, et les salaires, d'après le mérite de ceux qui y

sont employés. Il n'y a pas à se le cacher, l'administration est une organisation qui, depuis la Confédération, s'est maintenue aux antipodes des principes d'affaires, et cela, par notre faute à tous. Nous demandions à un gouvernement de prendre un homme à son emploi, non pas à cause de ses aptitudes ou du besoin qu'on pouvait avoir de ses services, mais pour qu'il fût employé. Grâce à ce système, les services publics ont fini pas être encombrés. La commission travaille à réorganiser le service sur des bases pratiques. Je puis annoncer dès à présent qu'elle recommande une échelle de traitements basés sur les conditions d'avant-guerre et non sur le coût actuel de la vie, auquel on pourvoira au moyen de bonis. Quand le rapport sera déposé, on constatera que la question a été traitée d'un point de vue absolument pratique et comme une simple question d'affaire. Ce sera alors au Gouvernement, si la chose est nécessaire, de suppléer à l'insuffisance des traitements au moyen de bonis, jusqu'à ce que les conditions reviennent à leur état normal, ce qui, je l'espère, arrivera bientôt. Que cela soit dans un an ou plusieurs années, le Gouvernement devra pourvoir à la période intermédiaire, comme une maison d'affaire pourvoit aux salaires de ses employés.

M. SINCLAIR (Antigonish-et-Guysborough): Vos experts sont-ils des hommes de premier ordre et quels sont leurs émoluments?

L'hon. M. CARVELL: J'ai eu occasion de m'entretenir avec eux à plusieurs reprises et je suis convaincu que se sont des hommes de premier ordre. La semaine dernière, nous avons étudié ensemble la question de l'Imprimerie nationale, dont la Chambre a entendu parler ces jours passés et je vous prie de croire que ce n'est pas une mince besogne que de remettre de l'ordre dans ce service. Nous avons exposé nos vues; ils ont fait connaître les leurs; les fonctionnaires du département ont été entendus et la commission du service civil travaille maintenant au règlement de la question. Je ne puis pas répondre à mon honorable ami, au sujet des émoluments des experts, vu que cela ne relève pas de mon ministère, mais je ne vois aucune objection à ce que ce renseignement soit fourni à la Chambre et je verrai à ce qu'il soit donné le plus tôt possible.

M. SINCLAIR (Antigonish-et-Guysborough): D'après ce que je vois, l'honorable ministre aimerait à revenir au système des pensions pour les fonctionnaires trop âgés. Ce système n'est pas nouveau; il a été longtemps en vigueur et si je me rappelle bien, il a été aboli le jour où nous avons décidé que les fonctionnaires publics devaient faire comme le reste des mortels et économiser pour mettre leur vieillesse à l'abri du besoin. Pour ma part, je suis opposé au système des pensions, à moins qu'il ne soit appliqué à toutes les personnes âgées, qu'elles soient au service de l'Etat ou non. Cette question des pensions aux vieillards est très importante et beaucoup de raisons militent en sa faveur, mais je ne vois pas pourquoi un fonctionnaire public aurait des privilèges qu'on refuserait à un honnête citoyen qui a travaillé toute sa vie et qui n'a pas pu faire d'économies pour sa vieillesse. Il n'y a aucune distinction à faire entre les deux classes et il y en a encore moins entre les fonctionnaires du service intérieur et ceux du service extérieur. Les remarques de l'honorable ministre me portent à croire que son intention est de revenir au système des pensions et je désire savoir si c'est bien la politique du Gouvernement de rétablir les pensions pour les fonctionnaires du service intérieur.

L'hon. M. CARVELL: C'est la première fois que j'entends dire qu'une loi de pension ait été en vigueur au Canada. Nous avons eu une loi concernant la mise à la retraite, qui a été en vigueur pendant plusieurs années et qui a été rappelée en 1897 ou en 1898, mais cela est bien différent d'une loi des pensions. Quand un fonctionnaire est mis à la retraite, le chiffre de sa pension est déterminé par la longueur de ses états de service. Je crois qu'après dix ans, un fonctionnaire pouvait demander sa retraite et qu'après trente-cinq ans de service, il touchait trente-cinq cinquantièmes de la moyenne de son salaire durant les trois dernières années. Après trente-cinq ans de service, il était admis à prendre sa retraite et à toucher le chiffre maximum de la pension. Cette loi a été rappelée. La plupart des fonctionnaires, qui étaient admis à bénéficier de cette loi sont maintenant disparus. Elle ne s'appliquait pas cependant aux surnuméraires, ni aux messagers, ni aux employés de grades inférieurs. Comme résultat, nous avons dans tous les ministères, un certain nombre de vieux fonctionnaires qui n'auraient jamais eu droit de prendre leur retraite, même si la loi n'avait pas été rappelée.

La question est de savoir, si ces vieux fonctionnaires doivent être continués dans leur emploi, ou si nous devons les destituer. Plusieurs d'entre eux s'acquittent de leur

tâche plus ou moins bien. Un homme âgé, tout en n'étant pas aussi utile qu'un jeune homme, peut expédier la besogne qu'il a à faire. Allons-nous mettre ce fonctionnaire sur le pavé, ou devons-nous lui donner une pension de retraite? Il y a certainement du vrai dans ce que dit l'honorable député de Guysborough au sujet de la distinction à faire entre un fonctionnaire public et les autres citoyens. Le fonctionnaire, cependant, peut dire: "Je suis prêt à remplir les devoirs qui me sont imposés". Le Gouvernement doit alors se demander: Garderez-vous à votre service un individu que la vieillesse a rendu incapable, ou le mettrez-vous à la retraite avec une faible pension?

Je pourrais gérer les affaires de mon ministère et économiser beaucoup de fonds publics, tout en payant à ces vieux serviteurs une pension raisonnable, car souvent leurs services ne sont pas nécessaires. Dans la vie commerciale ordinaire, un patron peut dire à un employé: Vous n'êtes pas en état de conduire ma scierie mécanique; par conséquent, je n'ai plus besoin de vous. Et il peut le congédier, et tout est dit; ses amis ou d'autres prendront soin de lui, s'il n'a pas pu mettre de côté de quoi vivre. Mais le Gouvernement du Canada est la seule organisation au monde qui pourvoit aux besoins de ses vieux et fidèles employés. Il y a sur la terre beaucoup de sentiments humanitaires, et maintes associations prennent soin de leurs serviteurs âgés. La compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien établit une caisse de retraite pour presque tous ses employés qui ont atteint l'âge de soixante ans, après avoir passé tant d'années à son service. La pension de retraite n'est pas considérable, mais elle permet à un individu de vivre en paix pendant sa vieillesse. La compagnie du Grand-Tronc, les chemins de fer de l'Etat ont de semblables fonds de retraite. La banque de Montréal est beaucoup plus généreuse envers ses vieux employés que le Gouvernement du Canada, soit dans la loi de l'an dernier, soit dans le projet que nous nous proposons de déposer cette année.

La pratique que je préconise de pensionner ces vieillards n'est pas nouvelle; presque tous ceux qui emploient un grand nombre de serviteurs au Canada y ont recours. Il ne semble guère logique qu'un fonctionnaire public soit mis sur un meilleur pied que celui qui gagne sa vie d'une autre manière; néanmoins, j'espère que luira bientôt le jour où de meilleurs rapports qu'autrefois existeront entre les patrons et les employés, et j'ai confiance que le Gouvernement ne sera pas le premier à adopter pour ligne de conduite l'abandon de tous les hommes âgés qui sont devenus incapables de remplir leurs fonctions aussi économiquement ou aussi profitablement pour le patron que lorsqu'ils étaient plus jeunes. La présente guerre nous a appris que de meilleures relations doivent exister dorénavant entre les patrons et les employés, et le Gouvernement donnerait l'exemple aux autres en adoptant un projet de pensions destiné à pourvoir aux besoins de ces gens-là pendant leur vieillesse.

M. SUTHERLAND: La commission du service civil n'est-elle pas autorisée à faire passer les employés d'un département dans un autre? J'avais en l'idée qu'il en était ainsi, et vu la rareté des ouvriers en ce pays, je suis certain que plusieurs d'entre nous seront surpris d'apprendre que plusieurs départements ont eu trop d'employés, tandis que d'autres n'en avaient pas assez.

Le ministre nous a dit que pendant la stagnation des entreprises de génie civil au ministère des Travaux publics, il y avait plusieurs employés à ne rien faire. La commission du service civil a, je crois, demandé par les journaux des ingénieurs pour certains postes. Vu qu'elle a fait 14,000 nominations au cours de l'an dernier, elle aurait pu, j'imagine, utiliser dans d'autres services quelques-uns des employés oisifs des divers ministères. Etant donné les pouvoirs conférés à la commission, j'étais porté à croire qu'aucune division administrative n'avait juridiction exclusive sur ces employés, mais que tous étaient aux ordres de la commission.

Depuis un an ou deux, nous entendons beaucoup parler de pension, pour l'excellente raison que des hommes ont ruiné leur santé ou sont devenus perclus en rendant de grands services à la patrie, mais je ne conçois pas pourquoi ceux qui ont vieilli à l'emploi de l'Etat et qui ont été aussi bien protégés qu'il est possible de protéger un groupe de la population, auraient des droits spéciaux dont ne jouit pas le citoyen ordinaire qui n'est pas au service du pays. Le ministre nous a dit qu'il y a dans son département environ vingt-quatre commis que l'âge empêche d'être utiles. Quel est leur âge moyen?

L'hon. M. CARVELL: La commission du service civil, il est vrai, est autorisée à faire passer les employés d'une division dans une autre, et l'honorable député sera peut-être bien aise de savoir qu'il y a plus d'un an, nous lui avons offert de disposer de ces employés, mais personne ne les a

demandés, le malheur étant que leur âge moyen est d'au moins soixante-cinq ans.

M. EDWARDS: Quels sont leurs appointements?

L'hon. M. CARVELL: Règle générale, ce sont ceux des classes inférieures, de $1,000 à $1,200, bien que quelques-uns de ces commis reçoivent peut-être un peu plus. Nombre d'employés du ministère des Travaux publics ont été appelés dans un autre ministère où leurs services pouvaient être utilisés.

Mon honorable ami doit être dans l'erreur quand il dit que la commission du service civil a fait des demandes publiques d'ingénieurs. Je n'ai pas suivi ces annonces, mais il verra, je pense, qu'elles demandent, pour la plupart, des architectes. Sans être bien sûr, je crois que nous pourrions donner de l'emploi à d'autres architectes aujourd'hui. Pendant l'année dernière, la question des architectes nous a mis dans une impasse. Il nous a fallu conclure avec nos architectes des arrangements pour qu'ils travaillent jusqu'à onze heures trois soirs par semaine, en leur donnant, naturellement, une rémunération supplémentaire. Il fallait préparer les édifices publics à l'arrivée des soldats; au début de l'été, nous avions à nous procurer des casernes, et puis à fournir des hôpitaux, militaires ou autres, au département de la réintégration civile des soldats: pour cela nous avions besoin d'architectes. Dans un cas ou deux, on a pu, bien entendu, faire des demandes d'ingénieurs.

Si la commission du service civil s'adresse à moi pour avoir des ingénieurs, je serai heureux de lui fournir bon nombre de compétences dont les services ne sont pas essentiels au département des Travaux publics. Je présume qu'il est exact de dire que quatorze mille nominations sont passées entre les mains de la commission du service civil l'an dernier, mais un grand nombre d'entre elles, peut-être, sont temporaires. La commission du service civil nomme des fonctionnaires dans tous les bureaux des Douanes et du Revenu de l'intérieur à travers le pays. Elle nomme des gardiens, des receveurs de la poste de la campagne, des ingénieurs. Elle nomme tous les fonctionnaires du département des Travaux publics. Depuis mon entrée au ministère des Travaux publics, en octobre 1917, j'ai eu quelque mot à dire dans la nomination d'un gouverneur, d'un juge, d'un sénateur et d'un directeur des chemins de fer nationaux, mais ce fut là toute l'étendue de ma protection depuis lors. Je n'ai pas mon mot à dire dans la nomination d'ingénieurs, de contremaîtres ou de tous autres employés des Travaux publics du Canada.

M. COPP: Et l'avocat de votre ministère?

L'hon. M. CARVELL: L'avocat de mon ministère fut nommé par la commission du service civil. Elle fit une demande de candidats. Quarante-six se présentèrent. J'ignore la composition du comité qui décida de la nomination, mais la commission, d'une manière ou d'une autre, considéra la chose et choisit M. T.-J. Carter, un avocat du Nouveau-Brunswick. M. Carter a vécu dans mon comté. Il a été avocat avant moi. Nous avons eu ensemble de dures luttes, politiques ou professionnelles. C'est l'homme le plus apte en Canada à remplir la position. Je voulais quelqu'un qui pût comparaître au besoin devant la cour de l'échiquier pour tout le pays, surveiller les intérêts du ministère des Travaux publics dans les causes d'expropriation et donner en même temps ses avis, cela va sans dire, aux fonctionnaires du département dans les affaires ordinaires. Tant que je serai ministre des Travaux publics et que M. Carter en sera le fonctionnaire légiste, l'honorable député de Maisonneuve (M. Lemieux) n'aura pas à discuter en Chambre des cas comme celui de Bélanger.

L'hon. M. LEMIEUX: J'ai fait faire une grosse épargne au pays.

L'hon. M. CARVELL: Je l'avais fait faire avant mon honorable ami.

L'hon. M. LEMIEUX: Qui signala le fait au ministère?

L'hon. M. CARVELL: J'en avais entendu parler, dans tous les cas. M. Carter a plaidé, durant les dernières cinq ou six années, quarante à cinquante causes devant la cour de l'échiquier. Il fut aussi avocat dans des causes d'expropriation et d'arbitrage au Nouveau-Brunswick. J'étais avocat de la partie adverse dans presque chacune d'entre elles. Je suis donc bon juge de ses aptitudes à remplir la fonction. Bien que je ne sois aucunement intervenu pour le faire nommer, je suis entièrement satisfait du choix de la commission du service civil.

M. CROWE: Le Gouvernement a-t-il l'intention d'établir en Colombie-Anglaise quelques-unes de ces stations d'hydroplanes, pour la protection du littoral du Pacifique?

L'hon. M. CARVELL: Je ne suis pas en mesure de définir le programme du Gouvernement sur une question d'une telle importance. Pendant la guerre, il fut décidé, conjointement avec les autorités américaines, d'établir ces deux stations sur le littoral de

l'Atlantique. Elles étaient en cours de construction quand l'armistice fut conclu. Nous ne considérions pas que le littoral du Pacifique fût alors en danger.

M. McCREA: Le ministre dit que le service a un certain nombre de vieillards à son emploi et qu'il a le cœur trop tendre pour se convaincre de les mettre à leur retraite. Celui auquel j'ai fait allusion, il y a un instant, n'est pas un vieillard.

L'hon. M. CARVELL: Est-il à l'emploi du service intérieur ou extérieur?

M. McCREA: Je vais poser au ministre une question. N'est-il pas vrai que les appointements des surintendants de certains travaux publics, en certains endroits, sont plus élevés que le coût même de ces travaux?

L'hon. M. CARVELL: Je ne peux pas répondre sur-le-champ. Dans certains cas, cela peut arriver; à Sault-Sainte-Marie, par exemple.

M. McCREA: L'honorable ministre voudra-t-il s'en informer?

L'hon. M. CARVELL: Certainement, avec plaisir. Je n'ai pas essayé de cacher le fait que dans le service des ingénieurs de l'administration extérieure, il y a plus de fonctionnaires que l'on n'en a besoin, dans les circonstances actuelles. D'autre part, maintenant que la guerre est terminée, si nous pouvons trouver le moyen de voter suffisamment d'argent pour commencer les travaux qui doivent être entrepris, tous ces fonctionnaires seront occupés. Le leader de l'opposition ne trouvera pas plus de trois ou quatre personnes dont nous pourrions nous dispenser, sans nuire à l'administration. Il connaît la situation dans laquelle je me trouve. Il n'y a pas de doute qu'à Sherbrooke aussi, il n'y a pas assez de travail pour tous les employés. Nous avons fait passer des employés d'une région dans l'autre, pour obvier à cette difficulté. Le mois dernier, nous avons fermé un bureau d'ingénieurs, car il n'y avait plus de travail à y faire. Quoique je ne dise pas qu'on puisse en fermer beaucoup d'autres, il n'y a pas de doute que l'on pourrait réduire le personnel pour faire des économies, sans que le service en souffre.

M. McCREA: Allez-vous remédier à cela?

L'hon. M. CARVELL: Aussitôt que la commission du service civil aura fait son rapport, je saurai quoi faire. J'attends ce rapport, et j'assure mon honorable ami que j'agirai aussitôt que je l'aurai.

M. McCREA: Le ministre nous a dit que le service civil est presque entièrement composé de vieillards.

L'hon. M. CARVELL: Je n'ai pas dit cela. J'ai dit que, dans mon département, nous avions vingt-quatre vieillards dont les services ne sont pas indispensables.

M. McCREA: J'avais toujours cru que les seuls fossiles ayant un rapport quelconque avec le Parlement se trouvaient au Sénat, mais, évidemment, il y en a aussi dans le service civil, et je commence à me demander s'il n'y en a pas également dans le ministère. Je crains que le public ne finisse par penser que le cabinet est composé, jusqu'à un certain point, de gens de cette catégorie, si l'on ne cherche pas à remédier au présent état de choses. Si nous devons avoir un fonds de retraite pour les vieillards, il faut que le système soit uniforme, car si chaque député a le sien, il y aura au moins vingt ministres qui contrôleront chacun un système différent. Je pense qu'il vaudrait mieux que le Gouvernement établisse un service de pensions pour vieillards qui s'occuperait de tous les départements.

L'hon. M. CARVELL: Je n'ai jamais laissé entrevoir qu'il y aurait un service de pensions dans le département des Travaux publics. Le projet de loi qui a été présenté il y a un an couvrait tout le service civil. Nous recueillons les renseignements, et j'espère que nous réussirons à prendre une décision à ce sujet cette année. Chaque département profitera naturellement du fonds de retraite, pourvu qu'il remplisse les conditions voulues.

M. McMASTER: Il est toujours difficile de critiquer l'honorable ministre, quand il présente ses demandes de crédits, car son étrange franchise désarme. Cependant, une des raisons qui motive la critique des estimations budgétaires, est que le Gouvernement d'union a promis beaucoup au peuple. Je me rappelle que l'honorable ministre, dans un discours qu'il faisait dans sa province natale, disait que chaque semaine verrait un nouveau changement et un pas de plus vers le progrès. Cependant, aujourd'hui, le ministre nous informe qu'il lui a été impossible d'effectuer ces réformes, et il est évident que le millénium n'est pas encore arrivé. Quand on pense que l'on formait de nouveaux services tous les jours, que l'on portait le nombre des ministres de quatorze à vingt-quatre, qu'il y avait tant de travail qu'il pouvait facilement placer dans d'autres départements

les employés dont il n'avait pas besoin dans le sien, il est malheureux de constater que toutes les prédictions du ministre ne se soient pas réalisées. Nous n'avons jamais demandé que l'on place des gens dans le service civil, et je tiens à dire que je n'appartiens pas du tout à cette école politique représentée par l'autre côté de la Chambre, laquelle voudrait que l'on rétablisse le système de protection politique. Nous n'éprouvons aucune sympathie pour cette méthode, et mon avis est que nous ne pouvons progresser que si nous agissons avec sincérité. Ce dont nous nous plaignons, c'est que ce Gouvernement n'a pas fait disparaître la protection, bien qu'il eût prétendu devoir le faire. Le ministre a dit qu'il n'avait rien à voir dans la nomination d'ingénieurs, etc.; les seules nominations dont il s'est occupé sont celles d'un juge et d'autres hauts fonctionnaires. Je prétends que, depuis son entrée en fonctions, ce Gouvernement n'a pas nommé un seul haut fonctionnaire qui ne fût pas un de ses partisans.

Ainsi croule par sa base même la prétension qu'on a éliminé le régime de faveur, encore que cette déclaration du Gouvernement ait reçu la solennelle bénédiction d'une importante église du culte protestant réunie en conclavé. Soyons donc sincères, et les députés de la gauche coopéreront toujours volontiers à toutes les démarches que fera le ministre pour assurer l'économique gestion de la chose publique. Seulement, le ministre et les ministériels agiraient judicieusement en s'abstenant d'afficher pareille prétension à une intégrité supérieure d'ordre politique. Involontairement, je me rappelle l'étonnant aveu fait, l'an dernier, par le ministre des Chemins de fer, lorsque, en réponse à une lettre que lui avait adressée notre regretté collègue, l'ancien député de l'île du Prince-Edouard, il écrivit que les partisans du gouvernement d'union, soit libéraux, soit unionistes, soit conservateurs unionistes, seraient traités par le Gouvernement sur un pied de parfaite égalité. Si je formule ces observations, c'est dans l'espoir que mes paroles tendront à assurer plus de sincérité dans la gestion des affaires publiques.

L'hon. M. CARVELL: Si l'honorable député croit que je manque de sincérité. . .

M. McMASTER: Je ne veux pas que le ministre donne une fausse interprétation à mes paroles. Je ne l'accuse pas de manquer de sincérité plus que le parti unioniste dans sa collectivité. Il n'est qu'un des tenants du parti unioniste et il est loin de ma pensée de l'accuser personnellement d'insincérité.

L'hon. M. CARVELL: Je ne saurais accepter cette explication. Je n'ai à voir à ces prétendus actes de favoritisme dont il a parlé; j'ai respecté la loi, je ne me suis pas occupé de distribution de faveurs; jamais je ne me suis immiscé dans ces nominations aux emplois, sauf pour les quatre titulaires que j'ai désignés.

M. McMASTER: Pourquoi ces quatre titulaires seraient-ils exceptés?

L'hon. M. CARVELL: Si mon honorable ami a lu la loi il doit savoir que la commission du service civil n'a pas le droit de nommer les juges, ni les gouverneurs, ni les sénateurs, et par conséquent c'est à moi qu'incombe la tâche de présenter ma proposition au premier ministre. Libre à l'honorable député de parler de manque de sincérité.

M. McMASTER: Il faut que j'élucide ma pensée. Je n'ai jamais prétendu que le ministre des Travaux publics se soit immiscé dans la nomination des employés d'ordre inférieur. Ce que j'ai dit, c'est que, de concert avec ses collègues dans le gouvernement d'union, il avait hautement proclamé l'abolition du régime de faveur, lorsqu'il n'en est rien. A coup sûr, le favoritisme peut s'exercer pour la nomination d'un juge ou d'un gouverneur, tout autant que pour celle d'un gardien de quai.

L'hon. M. CARVELL: L'honorable député pourrait-il me dire comment on pourrait nommer un juge, si le Gouvernement n'assume pas la responsabilité de le nommer?

M. McMASTER: Il va sans dire que ce devoir incombe au Gouvernement, seulement, il ne faudrait pas que le Gouvernement affiche pareille prétention. . . .

L'hon. M. CARVELL: L'honorable député ne sait ce qu'il dit.

M. McMASTER: Monsieur le président, à mon avis, pareil langage est imparlementaire.

M. BUTTS: J'ai essayé de prendre la parole toute la soirée afin de mettre fin à toute cette guerre de mots. Si j'ai pris la parole, c'est que cette querelle a éclaté au sujet d'une dépense engagée en Nouvelle-Ecosse pour les aéroplanes, ces oiseaux-mouches comme on les appelle chez nous. Ils n'ont cessé de bourdonner à nos oreilles l'été dernier. Le ministre voudrait-il bien, à brève échéance, éclairer la Chambre sur quelques-uns des marchés adjugés là-bas pour les

installations d'aéroplanes à Indian-Beach, Sydney-Nord et pour les hydroplanes à Kelly's Beach, Sydney-Nord.

L'hon. M. CARVELL: Je me ferai un devoir de fournir à l'honorable député ce renseignement maintenant, s'il le désire.

M. BUTTS: Je désirerais qu'il fût communiqué à cette Chambre.

L'hon. M. CARVELL: Je serai bien aise de le donner.

M. BUTTS: J'en connais moi-même tous les détails, j'aimerais savoir pourquoi le capitaine Dickson, entrepreneur de Louisbourg, a obtenu une grosse entreprise à Kelly's-Beach pour la construction d'hydroplanes en régie intéressée. Voilà ce qu'on nous a dit chez nous: un entrepreneur construisant des aéroplanes en régie! Le chef de l'opposition (M. McKenzie) pourrait peut-être tout aussi bien m'éclairer à cet égard que le ministre des Travaux publics.

Néanmoins, je pourrais peut-être aller un peu plus loin et dire que M. George Kyte aurait pu nous raconter toute la chose. Je ne parlerai pas du mort; il y en a un qui est décédé et j'espère qu'il est dans un monde meilleur, mais j'aurais pu aller un peu plus loin et parler des associés des membres de cette Chambre qui connaissaient quelque chose de ces affaires d'aéroplane et d'hydroplane, si c'est nécessaire que la Chambre en connaisse un peu plus que cela paraît au dehors. J'ai eu trop de ces aéroplanes, bourdonnant autour de mes oreilles et je voudrais savoir comment il se fait que ces choses sont arrivées. Mon honorable ami de Brome (M. McMaster) a parlé du patronage. Permettez-moi de demander comment il se fait qu'à propos de cette affaire, à Sydney-Nord, nous trouvions le capitaine Dickson, un entrepreneur de pompes funèbres, Dan Louis McDonald, Luke Day, Bob Musgrave, George Kyte, Freeman O'Neil, Walter Crowe, pas un seul tory dans le groupe. Patronage? Oui, il y en a eu du patronage, mais j'ai envoyé des hommes pour avoir du travail avec le pic et la pelle et parce qu'ils étaient recommandés par Butts, ils ne pouvaient pas obtenir d'emploi parce qu'on supposait qu'ils étaient des tories.

L'hon. M. LEMIEUX: Mon honorable ami ne recommande-t-il que des tories?

M. BUTTS: Non, mais on supposait qu'ils étaient des tories.

M. le PRESIDENT: J'ai le regret d'être obligé d'interrompre l'honorable député.

L'hon. M. CARVELL: J'espère, monsieur le président, que vous ne déciderez pas que c'est hors d'ordre, parce que je veux avoir le privilège de pouvoir répondre avant de passer à autre chose.

M. le PRESIDENT: Je regrette d'interrompre l'honorable député. Je ne veux pas que mes observations soient considérées comme s'adressant à lui particulièrement parce qu'elles sont destinées au comité en général. Mais la discussion s'est écartée très loin du crédit dont il est question. Les pensions à la vieillesse et les stations d'aéroplanes sur les côtes de l'Atlantique et du Pacifique sont assurément très loin du chapitre soumis à l'étude, qui a trait aux appointements du service extérieur du département des Travaux publics.

M. RICHARDSON: La discussion au sujet de l'entrepreneur des pompes funèbres est bien à sa place.

M. le PRESIDENT: L'honorable député (M. Butts) a soulevé une question à laquelle le ministre désire répondre avant l'adoption de ce crédit. Avec le consentement unanime du comité, le ministre devrait pouvoir répondre, mais je demanderai ensuite au comité de revenir au crédit en discussion.

M. EDWARDS: L'honorable député (M. Butts) a le droit de finir son argument si vous permettez au ministre de répondre.

M. BUTTS: Je m'incline complètement devant votre décision, mais il me semble réellement que j'ai toujours le malheur d'être hors d'ordre. Quand on parlera de patronage, ce ne sera certainement pas ma mauvaise chance d'être le seul qu'on interrompra. Cet après-midi, on a beaucoup parlé de patronage. N'est-il pas vrai qu'Allan J. Cameron, un soldat rapatrié du village d'Arichat, dans le comté de Richmond, a demandé une place d'avocat du département et n'était-ce pas le seul avocat revenu du front qui ait fait une demande? Il est parti comme simple soldat. Je demanderai encore au ministre: Combien y avait-il d'avions à Sydney-Harbour; combien chacun coûtait-il; a-t-on conservé un registre des vols de quelques-uns de ces aéroplanes? A l'automne dernier, quand cette station d'hydroplanes a été demolie, on a vendu un grand nombre de bâtiments. Ce qu'il y a de particulier à ce sujet—je parle sous ma responsabilité personnelle—c'est que ces construction ont été vendues pour 1,100 piastres—un prix de magasin à cinq, dix ou quinze cents—avant d'avoir été annoncés et que c'est George Burchall de la mine de Toronto qui les a achetés.

M. RICHARDSON: Combien avaient-ils coûté?

M. BUTTS: Ils ont dû coûter au moins cinq fois ce montant.

L'hon. M. CARVELL: En commençant d'abord par la dernière question, je dirai que c'est une chose dont je n'ai jamais entendu parler auparavant. Si l'on a vendu des constructions, je n'en sais absolument rien, si elles ont été vendues par le département des Travaux publics, je peux facilement trouver tous les détails; je serai trop heureux de le faire et de donner le renseignement à mon honorable ami. C'est la première fois que j'entends parler de constructions vendues. Si l'on a vendu des constructions, je suppose que ce sont peut-être des édifices qui se trouvaient sur le terrain exproprié, parce que rappelez-vous bien que nous n'avons pas pu acheter ce terrain au prix que nous pensions raisonnable et nous avons dû porter la cause devant la cour d'échiquier.

Quant au nombre des vols exécutés à Sydney-Harbour, je n'en sais absolument rien, je ne sais même pas ce que coûtent les hydroplanes.

Si j'ai bien compris, le gouvernement des Etats-Unis a fait cadeau de ces machines au Canada; c'est une affaire toutefois qui relève absolument du domaine du département de la Marine et des Pêcheries, qui doit en savoir plus long que mon honorable ami, à ce sujet. Bien que cette question ne touche ni de près, ni de loin à mon département. Je me ferai un devoir de me procurer ces renseignements pour le bénéfice de l'honorable député. Quant à la nomination de l'avocat du département, il est possible que M. Cameron ait sollicité la situation auprès de la commission du Service civil, mais je n'en sais rien. Je n'en suis pas certain, mais je crois avoir lu la liste des candidats après que la nomination eut été faite. Mon honorable ami, toutefois, ne doit pas s'en prendre à moi, puisque je n'ai eu rien à faire quant au choix de la commission. Qu'il se donne la peine d'aller aux bureaux de la Commission du service civil, et il obtiendra tous les renseignements qu'il désire. Il se procurera la liste des divers candidats ainsi que leur occupation et il pourra constater de visu combien il y avait de vétérans au nombre des candidats. Ils étaient dix ou onze en tout, si j'ai bien compris, mais je ne connais pas le nom d'aucun de ces candidats, sauf celui du vainqueur du concours et aussi le nom d'un fonctionnaire de mon département, qui était également sur les rangs; cependant, je l'ai appris par hasard. Voilà tout ce que je sais, relativement à la nomination de l'avocat du département des Travaux publics. Je désire que mon honorable ami se rende bien compte que je n'ai pas d'excuses à faire de ce chef. J'irai encore plus loin et j'ajouterai que si la Commission du service civil avait choisi un avocat, en qui je n'aurais pas eu pleine confiance, je n'aurais pas accepté ses services. Car, il arrive un moment dans la vie, où vous savez ce que vous voulez et ce qui est à votre avantage. Je ne me prononce pas, quant aux capacités juridiques de M. Cameron; je ne le connais pas et je n'en avais jamais entendu parler avant cela. Je voulais toutefois m'assurer les services d'un avocat et j'ai réussi. Je suis prêt à prendre l'entière responsabilité de mes actes et je n'hésite pas à le déclarer, si la Commission du service civil n'avait pas choisi un avocat qui fût en mesure de surveiller les intérêts du département des Travaux publics, je n'aurais pas accepté ses services.

Maintenant, je désire revenir à la question en discussion, c'est-à-dire: la construction des hangars pour les hydroplanes. Quand mon honorable ami (M. Butts) sera au courant des faits, il devra modifier certaines opinions qu'il était fort désireux d'exposer à la Chambre. Toutes les difficultés proviennent de ce que l'entreprise a été adjugée à un libéral. Voilà qui explique toute l'affaire et il vaut mieux faire sortir le chat du sac, sans délai. Je suis donc informé que l'entrepreneur en question n'a pas voté pour les candidats unionistes, aux dernières élections fédérales.

M. McCREA: C'est un homme sage.

L'hon. M. CARVELL: Je ne connaissais nullement, à cette époque, quelles étaient les opinions politiques de l'entrepreneur. Cependant, ce sont là les faits de la cause à cette heure. Je suis prêt à discuter l'affaire sous toutes ses faces et nous nous rendrons compte si mon honorable ami de Brome (M. McMaster) a raison, quand il affirme que le présent Gouvernement n'accorde pas la moindre faveur aux libéraux.

M. McMASTER: Je vous demande, monsieur le Président, la permission de contredire cette affirmation. Avec tout le respect que je dois à l'honorable ministre, je n'ai jamais fait une pareille assertion. De fait, ces stations d'hydroplanes étaient à cent lieues de ma pensée, lorsque j'ai prononcé les paroles que le ministre me met dans la bouche. Je faisais allusion à une question autrement vaste que celle-là. Je voulais m'attaquer à la prétention du Gouvernement, d'avoir aboli le favoritisme, quand

je crois que les ministres ont choisi dans les rangs de leurs amis politiques, des fonctionnaires appelés à exercer de hautes fonctions publiques. Je ne voudrais pas être accusé à tort et je sais que le ministre des Travaux publics serait le dernier homme à vouloir le faire.

L'hon. M. CARVELL: Je ne désire nullement accuser à tort, mon honorable ami. La difficulté en tout cela, c'est que l'honorable député, comme il l'admet lui-même, parle beaucoup et peut faire parfois des assertions d'une plus grande portée qu'il ne le voudrait. Je démontrerai donc à l'honorable député, qu'il est évidemment mal renseigné, car sans cela, il n'aurait certainement pas proféré les affirmations générales qui sont tombées de ses lèvres.

J'ai raconté, tout à l'heure, à la Chambre, que dans le cours de l'automne, les autorités demandèrent au département des Travaux publics, de faire construire deux ou trois stations d'hydroplanes. Comme je l'ai déjà dit, ces stations se composaient d'un certain nombre de bâtiments. Il fallait ériger, je suppose, une demi-douzaine de grandes bâtisses et aussi des espèces de glissoires en béton, s'avançant jusque dans la mer. Le coût de ces constructions fût estimé à une somme de tant. Je ne me rappelle plus des chiffres exacts. Nous avions constaté, et le ministre de la Marine et des Pêcheries, insistait avec la plus grande énergie, que ces travaux devaient être exécutés sans délai, car la saison froide arrivait à grands pas. Le ministre de la Marine prétendait, et il avait raison, que si le département des Travaux publics suivait la routine ordinaire, de préparer des plans et cahier des charges, puis de demander des soumissions, avant d'adjuger l'entreprise, ces procédures causeraient un délai d'au moins un mois. La conclusion à tirer, c'est que les travaux ne pourraient être terminés dans le cours de l'automne ; il faudrait nécessairement remettre le tout au printemps. Voilà les avis que j'ai reçus de toutes parts.

Quoi qu'il en soit, j'ai protesté, et mes protestations m'ont probablement fait perdre quatre jours. J'ai refusé une continuation des travaux à ce compte. A moins de raisons très fortes d'en agir ainsi, il me semble que le Gouvernement ne doit jamais courir les chances de travaux exécutés dans ces conditions-là. Sans doute qu'il se présente des circonstances où il faut avoir recours à ce mode d'adjudication. Je me mis alors en quête d'entrepreneurs. Il était notoire à North-Sydney, comme à Halifax et dans les environs, que ces travaux marchaient. Un M. O'Neil, que j'avais connu auparavant, est venu me demander à Ottawa qui allait exécuter le travail de North-Sidney, et je lui répondis que je n'avais encore rien décidé. Mon honorable ami a mentionné beaucoup de noms à ce sujet. Le seul homme que j'aie vu avant la rédaction du marché, ç'a été M. O'Neil, et un autre qui était avec lui. Je ne me souviens plus du nom de ce dernier; je ne saurais dire non plus qui il était, même si le nom m'était rappelé. Il avait une lettre de M. Dickson. Je connaissais déjà M. Dickson et, quand l'honorable député parle de lui comme d'un entrepreneur de pompes funèbres, il ne donne pas à la Chambre. . . .

M. BUTTS: Il est entrepreneur de pompes funèbres.

L'hon. M. CARVELL: Cela se peut, et je ne dis pas non, mais il a aussi une entreprise de sauvetage sur la côte, où il a fait des affaires florissantes. Voilà ce que je dis, et je sais de quoi je parle.

M. BUTTS: Moi aussi.

L'hon. M. CARVELL: Je ne ferais pas cette affirmation si je ne savais pas de quoi je parle. Avant de lui confier cette entreprise, je me suis informé de lui auprès de personnes sûres dans la province de la Nouvelle-Ecosse. Je n'ai pas cherché à savoir s'il était libéral ou conservateur. Jamais cette question n'a été posée.

Ensuite est venue l'affaire des travaux d'Halifax. La maison Bate, McMahon and Company avait, si je ne me trompe, exécuté quelques ouvrages pour le département.

M. DOUGLAS (Cap-Breton): Le ministre voudrait-il bien me dire si ce M. O'Neil dont il parle n'était pas un ancien employé du ministère des Travaux publics démis de son emploi pour s'être mêlé de politique un peu trop activement.

L'hon. M. CARVELL: Je n'en sais absolument rien.

M. DOUGLAS (Cap-Breton): N'a-t-il pas été employé dans quelque ministère?

L'hon. M. CARVELL: Je déclare à mon honorable ami que je n'en ai jamais entendu parler.

M. BUTTS: Vous en avez entendu parler.

L'hon. M. CARVELL: Je vais tout de suite éclaircir cette affaire, et je suis heureux qu'on l'ait mise sur le tapis. Ce sont des choses comme celles-là que je désire voir mettre devant la Chambre. Elles sont propres à renseigner le pays sur la manière dont j'ai mené ce département au cours de l'exercice. Je savais qu'on soulèverait cette

affaire, après tout ce que j'ai entendu dire à ce sujet depuis six ou huit mois, et je suis heureux que mon honorable ami m'ait donné une occasion de m'expliquer. M. O'Neil était à l'emploi du Gouvernement et il est venu ici. . .

M. McKENZIE: Que mon honorable ami me permette de lui dire que jamais O'Neil n'a été à l'emploi du ministère des Travaux publics.

L'hon. M. CARVELL: Tout ce que je peux dire, c'est que, s'il l'a été, je ne le savais point.

M. McKENZIE: Il ne l'a jamais été.

M. DOUGLAS (Cap-Breton): Le nommé Dickson, qui a eu l'entreprise, a été à l'emploi du ministère des Travaux publics et il avait été renvoyé pour s'être mêlé de politique avec beaucoup trop de zèle. O'Neil, qui avait été employé dans un autre ministère a, lui aussi, été révoqué pour la même cause.

L'hon. M. CARVELL: Je n'en sais rien. Je sais qu'il portait l'uniforme et il m'a dit qu'il était au service de l'Etat à Sidney; dans un hôpital, je crois. Quant à M. Dickson, si jamais il a été à l'emploi de l'Etat, je ne l'ai pas su. Je savais que déjà l'administration lui avait confié l'exécution de certaines entreprises.

M. McKENZIE: Je connais le comté de Cap-Breton aussi bien que pas un ici, et jamais je n'ai entendu dire de Dickson qu'il eut été au service de l'Etat sous une forme quelconque.

M. DOUGLAS (Cap-Breton): Je serai heureux de dire à mon honorable ami quel emploi Dickson tenait. Il était dans le service des télégraphes à Louisbourg, comme réparateur général de la ligne.

L'hon. M. CARVELL: Quand même il aurait été à l'emploi de l'Etat et qu'il aurait été destitué pour s'être mêlé de politique, est-ce une raison pour que le Gouvernement refuse de lui confier certains travaux s'il les exécute avec soin et ponctualité. J'avais sur les bras la situation d'Halifax et celle de North-Sydney et le temps pressait. Je me rendis auprès du colonel Low, afin de savoir s'il ne pourrait pas se charger de l'entreprise. Il représentait la maison Bate, McMahon and Company qui faisait des travaux à Sydney et aussi à Halifax. Il me répondit qu'il pourrait se charger des travaux d'Halifax.

Je lui ai adjugé l'entreprise des travaux d'Halifax, mais non pas sans en avoir parlé au conseil. J'avais repassé tous les entrepreneurs du Nouveau-Brunswick sans réussir à en trouver un seul qui fût en état de se charger de cette entreprise, parce qu'ils étaient tous très occupés l'année dernière. La ligne de la Vallée, comme on l'appelle, était alors en voie de construction et les entrepreneurs du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Ecosse y étaient employés. Le Gouvernement faisait exécuter, à Halifax et à Sydney, des travaux d'une importance extraordinaire. Quant à M. George W. Kyte, il n'est jamais venu me trouver et je ne lui ai parlé que récemment, et quant au chef de l'opposition je n'ai pas plus eu affaire à lui que s'il eût été de Saskatoon. Je me suis informé de la situation à un patron des plus importants de la Nouvelle-Ecosse, dont je dirai le nom sous secret à mon honorable ami, et il m'a répondu que M. Dickson pouvait très bien exécuter ces travaux. J'ai mandé M. Dickson, je l'ai trouvé en état de se charger de l'entreprise, je la lui ai accordée, et son ouvrage a été l'objet de l'inspection la plus sévère, parce qu'on était venu me dire que j'avais accordé la préférence à un libéral et que, d'après le bruit qui courait à Sydney, je ferais mieux d'annuler le contrat. J'ai refusé parce que je n'admettais pas le principe qu'un entrepreneur ne pouvait travailler honnêtement pour mon ministère par le fait qu'il était libéral.

M. BUTTS: L'honorable ministre n'a-t-il pas eu des nouvelles de compagnies comme celles de Rhodes et Currie ou de Chapple Bros., de Sydney?

L'hon. M. CARVELL: Je ne le crois pas. La première de ces compagnies était alors à construire l'hôpital du Camp Hill et venait d'entreprendre des travaux pour 500,000 piastres à Halifax. Quant à Chapple Bros. je ne me rappelle pas en avoir jamais entendu parler. Si je ne me trompe, M. Dickson est le seul qui se soit présenté.

M. BUTTS: Vous n'avez pas demandé de soumissions?

L'hon. M. CARVELL: Comme je l'ai dit à mon honorable ami, je n'en avais pas le temps, l'affaire était trop pressante. Voilà pourquoi j'ai été obligé de faire faire les travaux en régie intéressée. Il s'agissait seulement d'ériger des constructions bon marché en bois comme nous en avons tous vu et qui ne comprennent ni plâtrage ni fondations. Ils reposent sur quelques poteaux et sont revêtus de shiplap, comme on appelle cela. . .

Une VOIX: En planches en déclin.

L'hon. M. CARVELL: . . . ou en planches embouvetées. L'intérieur est tout en

bois et il y a un rang de papier goudronné entre les planches. Le toit est couvert non pas avec des bardeaux, mais avec un composé spécial tout préparé. Ce sont les constructions les plus élémentaires qu'on puisse imaginer. Il eût suffi de pouvoir manier une scie ou un marteau pour être capable d'y travailler, et à l'entrepreneur il suffisait de pouvoir trouver des hommes et des matériaux à bon compte, et de pousser l'ouvrage activement.

M. CROWE: Cet ouvrage se faisait sous l'inspection de quelqu'un?

L'hon. M. CARVELL: Oui. Non seulement sous la surveillance d'inspecteurs locaux, mais sous celles de certains fonctionnaires du département du génie civil, appelés de Sydney et d'Antigonish. En outre, j'ai souvent envoyé M. Fuller, sous-ingénieur en chef dans cette ville, à North-Sydney et à Halifax, et il m'a fait rapport directement. J'ai suivi les travaux de North-Sydney de plus près que tout ceux que j'ai fait faire l'année dernière. Je pensais alors que je remplissais les conditions d'une transaction ordinaire. Un homme m'avait demandé l'entreprise, je l'avais trouvé apte à l'exécuter et je la lui avais accordée.

Ayant été mis au courant de la situation, j'ai pris un intérêt personnel dans l'exécution de ces travaux et j'en prends la responsabilité du commencement à la fin. Si quelqu'un désire une enquête, j'espère qu'il la demandera.

L'hon. M. LEMIEUX: Des députés sont-ils intervenus auprès du ministre pour lui faire canceler cette entreprise?

L'hon. M. CARVELL: Ni les députés ni les ministres ne sont intervenus. C'est moi-même qui aie concédé l'entreprise, à titre de Travaux publics et je prends la responsabilité de tout ce qui a été fait.

Une VOIX: Quel est le coût de ces travaux?

L'hon. M. CARVELL: Environ $160,000.

Une VOIX: Pouvez-vous donner les dimensions de l'édifice?

L'hon. M. CARVELL: Il y avait trois grandes casernes—je suppose qu'elles devaient avoir environ 200 pieds de longueur, sur 40 ou 50 pieds de largeur. Ces travaux n'ont certainement pas coûté un dollar de plus qu'ils n'auraient dû coûter. Ce n'est pas du tout la question en jeu. Personne ne voudra mettre en doute la qualité du travail. Le marché a été exécuté à la lettre; l'entrepreneur a fait ce qu'on lui a dit de faire.

L'hon. M. LEMIEUX: Et le ministre des Affaires navales pressait son collègue.

L'hon. M. CARVELL: Il faisait plus que me presser. Il me suppliait de faire faire les travaux par un marché de gré à gré, sans prendre le temps de faire préparer des plans et des devis pour demander des soumissions. Il aurait fallu un mois pour cela, et il voulait que la chose fût faite dans une journée.

L'hon. M. LEMIEUX: Ces travaux ont-ils été faits de concert avec le gouvernement américain?

L'hon. M. CARVELL: Non. Vint ensuite la construction des rampes s'avançant dans la mer. Ce travail, à Sydney-Nord surtout, présentait de grandes difficultés et il aurait fallu faire beaucoup de dragage. Je me suis souvent demandé s'il n'aurait pas été préférable de faire ces travaux à un autre endroit, car ils menaçaient de coûter 600,000 ou 700,000 piastres. Cette fois encore, je voulais demander des soumissions, mais la situation était la même. A la suite des protestations qui étaient venues de la Nouvelle-Ecosse, je n'ai pas donné cette entreprise au capitaine Dickson. Je ne voulais pas avoir d'ennuis et j'ignorais si ce dernier avait de l'expérience dans les grands travaux en beton de cette nature. Je confiai cette partie de l'entreprise à Bate, McMahon & company. Je ne connaissais pas d'autres entrepreneurs à qui m'adresser et personne ne s'est offert. La compagnie en question se mit à l'œuvre immédiatement et les travaux ont été arrêtés le lendemain de la signature de l'armistice. Rien n'était plus facile que d'arrêter les travaux en beton et la partie exécutée est facile à évaluer. C'eût été un pur gaspillage de continuer ces travaux, de sorte que nous nous sommes bornés à terminer les constructions.

Je me rends parfaitement compte que cette question ne relève pas du crédit affecté au gouvernement civil, mais puisque mes honorables amis paraissent disposés à la discuter, je me fais un plaisir de leur fournir toutes les explications nécessaires. La question pourra être reprise devant le comité des comptes publics et M. Fuller, l'architecte du département qui a surveillé ces travaux d'une manière spéciale, pourra être appelé à comparaître, de même que les autres fonctionnaires du département, et toutes les explications possibles seront données. A l'époque où l'entreprise a été con-

cédée, j'ignorais absolument les relations de cet entrepreneur avec des personnes de la Nouvelle-Ecosse.

L'hon. M. LEMIEUX: Le travail a-t-il été bien fait?

L'hon. M. CARVELL: Oui, et promptement; si la guerre s'était prolongée, les marins des Etats-Unis auraient été confortablement logés durant l'hiver.

M. DEVLIN: La partie de l'entreprise dont on s'est plaint constituait-elle un travail de guerre?

L'hon. M. CARVELL: Oui. Personne ne s'est plaint des travaux.

M. DEVLIN: On a critiqué celui qui les a exécutés.

L'hon. M. CARVELL: On s'est plaint de celui à qui l'entreprise a été concédée.

L'hon. M. LEMIEUX: Les travaux étaint-ils sous la surveillance d'un ingénieur du département?

L'hon. M. CARVELL: Certainement. Il y en avait un en permanence et deux la plupart du temps, pendant l'exécution des travaux. Outre les gens de l'endroit qui remplissaient les fonctions de surveillant, j'ai appris au comité que j'ai envoyé sur les lieux trois ou quatre fois l'adjoint de l'architecte en chef visiter lui-même les travaux et s'assurer de leur bonne exécution. On ne critiquera pas le coût des travaux ni la manière dont ils ont été accomplis. Le représentant de Brome (M. McMaster) avouera probablement qu'il y a lieu de faire des excuses.

M. McMASTER: Je dois protester contre la tentative du ministre de faire croire à la députation que mes commentaires se rapportaient à cette entreprise de la Nouvelle-Ecosse. Je n'en connais absolument rien et mes remarques n'avaient pas trait à cette entreprise. Je veux que le ministre le comprenne, car c'est la vérité.

L'hon. M. CARVELL: J'accepte entièrement cette déclaration. Toutefois, mon honorable ami a dit que le ministère n'a pas l'intention d'adjuger des entreprises à d'autres que ceux qui lui ont accordé leurs voix. Dans tout ce que j'ai fait, c'est la dernière pensée qui me soit venue en l'idée. En terminant, tout ce que je puis dire c'est que cela démontre combien il était sage de la part du ministère des Travaux publics de maintenir le système des soumissions et des adjudications, et que, lorsqu'on dépense des fonds publics, il vaut mieux les dépenser au grand jour de manière que tout homme, quel qu'il soit, ait l'occasion de soumissionner et que le ministère obtienne l'ouvrage le meilleur et le plus économique, afin qu'il n'y ait pas matière à reproche.

M. LAPOINTE (Saint-Jacques) (Montréal): L'an dernier, la somme inscrite sous la rubrique "dépenses éventuelles, frais de déplacement" était de $30,000. C'est une forte somme; cependant, elle est portée, cette année, à $44,000, soit à $14,000 de plus. Quelques-uns des fonctionnaires du département se proposent-ils de voyager plus cette année, ou quelle est la raison de cette augmentation?

L'hon. M. CARVELL: L'an dernier, nous avons entièrement dépensé les trente mille dollars. Il y a quelques instants, j'ai cité, comme exemple, l'entreprise de Sydney pour prouver au comité qu'il se présente parfois des situations qui sortent un peu de l'ordinaire. Ainsi, j'ai envoyé deux ou trois fois l'adjoint de l'architecte en chef d'Ottawa à Sydney visiter lui-même un certain ouvrage. Etant donné la quantité formidable des travaux en cours d'exécution pour des hôpitaux pour le rétablissement des soldats dans la vie civile, pour la construction de grands édifices, et tous les petits ports, brise-lames, et le reste, dans tout le Canada, je m'aperçois que l'argent dépensé pour des ingénieurs-surveillants, est un bon placement, et depuis un an et demi, j'ai souvent constaté qu'il était de mon intérêt d'envoyer quelqu'un d'Ottawa, peut-être jusqu'en Colombie-Anglaise ou dans un autre coin du pays. J'ai pris pour ligne de conduite d'envoyer quelqu'un sur les lieux chaque fois que j'avais des soupçons ou des motifs raisonnables de nourrir des soupçons, et que je croyais de l'intérêt du ministère des Travaux publics de charger quelqu'un de faire une enquête et de me présenter un rapport. J'imagine donc qu'il faudra plus d'argent cette année qu'autrefois pour les travaux d'inspection, et c'est pourquoi je demande l'ouverture d'un crédit plus fort. Si nous n'avons pas besoin de cet argent, nous ne le dépenserons pas, mais s'il faut envoyer quelqu'un dans une partie quelconque du pays pour surveiller une entreprise publique et revenir me faire rapport, je veux avoir des fonds pour solder ses dépenses.

M. CANNON: Quand le procureur du ministère a-t-il été nommé?

L'hon. M. CARVELL: Je ne le sais pas exactement, mais je crois que c'est en février, il y a environ cinq à six semaines.

L'hon. M. LEMIEUX: Tous les comptes de Dickson ont-ils été réglés?

L'hon. M. LEMIEUX: Non, Quelques petits comptes sont encore en suspens.

M. CANNON: Je ne comprends pas parfaitement la raison de ce crédit de $5,000 pour un procureur du ministère. Apparemment, tous les départements de l'administration ont leurs propres procureurs. Pourquoi les affaires juridiques de l'Etat ne sont-elles pas confiées au ministère de la Justice? Le rôle du ministre de la Justice est de conseiller tous les autres ministres, et le ministre des Travaux publics, d'après la constitution canadienne, lorsqu'il survient des questions juridiques, doit renvoyer l'affaire au ministère de la Justice et lui demander son avis. Outre le ministre de la Justice, nous avons un solliciteur général pour compléter les rouages judiciaires de l'Etat. Dans le Gouvernement fédéral, comme dans le gouvernement impérial, les fonctions d'un solliciteur général sont de se présenter devant les cours de justice, d'y représenter le Gouvernement et tous les ministères. Le ministre n'a pas besoin des services d'un procureur de son département.

Si le ministre a besoin d'un avocat, qu'il s'adresse au département de la Justice. Il parle d'économie: voici une occasion qui lui est offerte de pratiquer ce qu'il prêche aux autres. Le ministre dit que l'aviseur que son département a choisi, est un bon avocat; que ce dernier retourne à sa clientèle et que le ministre s'adresse au département de la Justice, lorsqu'il a besoin d'un avis juridique. S'il faut que chaque département ait un avocat spécial dans les causes soumises à la cour d'échiquier et dans lesquelles il est intéressé, à quoi sert-il d'avoir un solliciteur général? Quelle est l'utilité d'avoir tous les avocats qu'on emploie dans le département de la Justice? A quoi sert-il de retenir les services de M. Newcombe, le sous-ministre de ce département?

L'hon. M. CARVELL: Tout d'abord, les appointements représentent 3,000 piastres et non pas 5,000 piastres. Mais l'avocat du département peut épargner au pays plusieurs fois 5,000 piastres par année. Au point de vue constitutionnel, tout ce que mon honorable ami a avancé est exact. Si j'ai besoin d'une opinion sur une question de droit ou sur l'interprétation d'une convention qui embrasse une question de principe et dont mon département est saisi, je m'adresserai probablement au département de la Justice pour me la procurer; c'est ce que j'ai fait, dans le passé, et c'est la ligne de conduite que je continuerai de tenir, à cet égard, tout probablement. Quoi qu'il en soit, depuis que cet avocat fait partie du personnel du département, nous l'avons bien occupé. Il nous est soumis, chaque jour, des questions sur lesquelles ce fonctionnaire nous adresse des rapports, et cela plus promptement que nous ne pourrions les avoir du département de la Justice. Je n'ai pas de peine à comprendre que le département de la Justice doit s'occuper de chacun des départements de l'administration et je ne veux jeter le moindre discrédit sur lui. Mais mon honorable ami a oublié la distinction que j'ai cherché à établir. Le devoir du département de la Justice est de se prononcer sur la validité des conventions, d'interpréter les documents, d'aviser les départements de ce qu'est la loi sur divers points de détail qui surgissent.

Je ne cherche pas à enlever au département de la Justice aucune de ses attributions, mais il n'appartient pas au département de la Justice d'envoyer ses fonctionnaires par tout le pays, assister aux séances de la cour d'échiquier, lorsque le département des Travaux publics exproprie un terrain quelconque. Prenons l'affaire Bélanger. Le département eut besoin d'une partie d'un emplacement sis dans la ville de Québec, qu'habite mon honorable ami. La construction d'une digue, à l'embouchure de la rivière Saint-Charles, occasionnerait l'inondation d'un certain terrain voisin; il devenait donc nécessaire d'exproprier ce morceau de terre. Le département expropria non seulement le terrain qui serait inondé, mais encore quatre ou cinq fois la superficie de ce terrain, en bas de la digue, qui ne serait aucunement inondée.

L'hon. M. LEMIEUX: Qui a fait cela?

L'hon. M. CARVELL: Le Gouvernement.

L'hon. M. LEMIEUX: Quel gouvernement?

L'hon. M. CARVELL: Le Gouvernement qui a précédé celui-ci. Cela s'accomplit en 1914-1915, je crois; je n'ai pas la date exacte. On a demandé à un avocat de la localité de représenter le département de la Justice. Je ne connais rien au sujet de cet homme et je me garderai bien de ne rien dire qui puisse laisser planer le moindre doute sur son honorabilité et ses aptitudes. Mais j'ai lu la preuve, et cela très attentivement, et à mon avis, c'est que

cet homme qui était, pourtant, un bon avocat, n'avait jamais eu à s'occuper beaucoup, dans l'exercice de sa profession, de causes relatives à des expropriations de terrain, soit pour le Gouvernement, soit pour les chemins de fer.

Cela forme une catégorie de procès, en lui-même. Quelqu'un pourrait exercer la profession d'avocat durant nombre d'années et ne pas savoir grand'chose de cette division particulière de la loi, s'il n'a pas eu la pratique nécessaire. L'avocat qui représentait le département de la Justice, dans les circonstances dont je viens de parler, a cru qu'il ne lui incombait pas de faire chercher des témoins—c'est ce qu'il m'a dit à moi-même, lorsque j'ai discuté la question avec lui, bien que, a-t-il ajouté, il eût fini par se les procurer. Les témoins qu'on amena devant le juge jurèrent que le terrain valait, à tout prendre, de 20 à 23 et 24 cents le pied carré. L'un d'eux jura qu'il en était à se demander s'il ne devait pas porter la valeur de ce terrain à un prix variant de dix à quinze cents le pied carré. C'était là simplement une estimation volontaire. Le juge de la cour de l'échiquier accepta l'estimation de dix cents le pied carré comme représentant réellement la valeur du terrain, mais il déclara—je ne crois pas que ce soient les mots mêmes qu'il a employés, mais ils n'en ont pas moins le sens—que selon moi, la cause n'avait pas été plaidée comme il convenait.

L'hon. M. LEMIEUX: Il a employé les mots "avec regret".

L'hon. M. CARVELL: Il a rendu cette décision avec regret, choisissant le montant le plus bas mentionné par les témoins ou par l'un de ces derniers—un seul témoin l'avait indiqué. A 10 cents le pied carré, la valeur de ce terrain représentait environ 120,000 piastres.

L'hon. M. LEMIEUX: 225,000 piastres.

L'hon. M. CARVELL: 225,000 piastres; et l'on ajouta alors le 10 p. 100, ce qui portait la valeur à environ 240,000 piastres. Si le département des Travaux publics avait été représenté, dans cette cause, par un avocat tel que celui que nous avons maintenant et un homme qui eût possédé, dans des procès de cette nature, une expérience beaucoup plus grande que celle que pouvaient se targuer d'avoir un grand nombre de citoyens du Canada, je ne crois pas que nous aurions eu cette décision. Heureusement, que nous en sommes restés là, quant à cette transaction particulière.

[L'hon. M. Carvell.]

Je connais un peu la loi qui régit les expropriations; j'en ai fait plusieurs fois l'expérience. Nous avons fait appel à la cour suprême, qui nous a accordé un nouveau procès. Nous avons abandonné pour ainsi dire tout le terrain en aval du barrage.

L'hon. M. LEMIEUX: L'honorable ministre a-t-il visité les lieux?

L'hon. M. CARVELL: Oui, et cela ne m'a pas pris longtemps non plus pour me rendre compte exactement de la situation. Nous avons abandonné tout le terrain en aval du barrage dont nous n'avions pas besoin, et il nous faudra nous arranger d'une manière ou d'une autre avec le propriétaire pour la partie de terrain que nous avons prise. Si nous ne pouvons nous arranger à l'amiable, nous irons devant la cour d'échiquier, où le département sera représenté par son chef du contentieux. Nous l'appelons chef du contentieux du département, mais en réalité c'est un avocat. Ses fonctions consistent à aller ici et là et plaider les causes du département des Travaux publics et du Gouvernement. Il ne reçoit aucune instruction du département de la Justice ni du solliciteur général; il se présente devant la cour d'échiquier avec mission de surveiller la cause ou de plaider si c'est nécessaire, afin que les intérêts du département soient sauvegardés.

Que le comité me permette de lui donner un autre exemple. Nous avons une cause en ce moment dans la ville de Victoria, impliquant une somme de 200,000 piastres. Une société d'entreprise de construction poursuit le Gouvernement sous prétexte que celui-ci ne l'a pas traitée comme il faut. J'étais au courant de la chose avant de devenir ministre et, en ma qualité d'avocat, j'en étais venu à la conclusion que cette société n'avait pas été maltraitée par le Gouvernement. C'est pourquoi je décidai de contester la plainte. J'ai passé une nuit et une partie d'une journée à discuter la chose avec le département de la Justice, le solliciteur général et le chef du contentieux de notre département. J'ai souvent saisi l'occasion d'examiner le dossier avec notre avocat durant le mois dernier, et je crois qu'il connaît la cause maintenant aussi bien que moi-même. Si le procès se plaide, il sera là pour représenter le département des Travaux publics.

M. CANNON: Quel sera le status de cet avocat en cour?

L'hon. M. CARVELL: Il sera reconnu comme tel. Il n'y a rien à craindre, et s'il

ne l'est pas, nous verrons à ce qu'il le soit. Maintenant le Gouvernement exproprie un bassin de radoub à Halifax.

M. CANNON: Le ministre n'a pas répondu à ma question.

L'hon. M. CARVELL: J'ai dit à mon honorable ami que notre avocat sera reconnu par le tribunal. Je ne suis pas chargé de diriger le tribunal et je ne suis pas juge; par conséquent, je ne peux pas dire ce que l'avocat fera. Mais je sais qu'il ira là-bas, qu'il sera reconnu et entendu. J'allais dire que nous exproprions un bassin de radoub à Halifax, représentant une somme de $1,250,000. Dans ce cas-ci je vais examiner tout le dossier avec le chef de notre contentieux et nous préparerons la cause ensemble, de sorte que lorsqu'il comparaîtra devant le tribunal, il aura tous les renseignements que le département des Travaux publics peut lui fournir. Je n'ai pas à m'excuser pour demander cette somme de $3,500 pour un chef de contentieux, pas plus que je n'ai à faire l'apologie de la personne qui occupe ce poste à l'heure actuelle.

M. FOSTER (York-Est): Vous avez demandé $574,995 l'an dernier. Vous avez employé environ 350 personnes et je crois que vous avez dit, l'an dernier, qu'il était fort possible que ce nombre d'employés soit requis par votre département. Que reste-t-il de cette somme?

L'hon. M. CARVELL: Je ne peux pas donner les chiffres exacte; mais on m'informe qu'il y a 63 positions vacantes, ce qui porte le nombre des employés à 287 au lieu de 350.

M. FOSTER: Je demande quelle est la somme d'argent qui n'a pas été dépensée.

L'hon. M. CARVELL: Environ $60,000 ou $70,000.

M. FOSTER: Est-ce qu'il reste plus de $300,000?

L'hon. M. CARVELL: Non, environ $60,000 à $70,000. Il y a 63 employés à une moyenne de $1,000, soit environ $63,000.

M. FOSTER: Ne serait-il pas bon d'indiquer ce qui reste dans chaque cas, de façon que nous puissions nous rendre compte des économie qui ont été faites?

L'hon. M. CARVELL: La raison pour laquelle nous avons préparé les estimations budgétaires d'après l'ancienne méthode cette année, est que nous n'avons pas le rapport de la commission du service civil. Une autre année, si j'occupe cette position, je ne manquerai pas de demander au Parlement de voter seulement la somme que nous nous attendons à dépenser. Il n'est pas toujours facile d'indiquer le nombre exact d'employés, car on ne peut prévoir les exigences, comme il est arrivé l'an dernier, par exemple, dans le service des architectes.

M. FOSTER: Vous avez prévu cela dans les demandes de crédits sous le titre de "divers".

L'hon. M. CARVELL: Il y a un crédit affecté à un certain nombre de commis, et s'il devient nécessaire de nommer quelques titulaires spéciaux, comme il a fallu le faire au département de l'architecte l'an dernier, le crédit est inscrit ici, quitte à demander à la commission du service public de nommer ces titulaires, l'argent ayant été voté pour leurs appointements. On pourrait voter une somme en bloc affectée à pareils besoins; seulement, il me semble préférable de voter ainsi l'argent.

M. CANNON: Je ne saisis pas parfaitement l'explication donnée au sujet de l'avocat du ministère. Le ministre dit qu'il lui fallait un homme qui aurait pour fonction spéciale de représenter le ministère devant les tribunaux, dès que les intérêts du ministère seraient en jeu. Ou bien, ce fonctionnaire est nécessaire ou bien il ne l'est pas, et s'il l'est, c'est que le ministère de la Justice ne fait pas son devoir. Le ministre, sans doute, ne veut pas donner à entendre que le ministère de la Justice ne fait pas son devoir.

L'hon. M. CARVELL: Le ministère de la Justice choisit, dans la localité un avoué et lui confie la fonction d'avocat plaidant. Le ministère de la Justice ne saurait envoyer son procureur à Vancouver pour plaider devant la cour d'Echiquier, à cet endroit.

M. CANNON: Cet avocat pourrait-il le faire ?

L'hon. M. CARVELL: Il le fera.

M. CANNON: Comment un seul avocat le pourrait-il faire ?

L'hon. M. CARVELL: Parce que la cour de l'Echiquier ne siège qu'à un seul endroit à la fois.

M. CANNON: Et il peut s'occuper de toutes ces causes ?

L'hon. M. CARVELL: Sans doute. J'ai cité des exemples de causes en diverses parties du pays. Le ministère de la Justice nomme un procureur, disons à Québec. Il ne vient jamais au ministère des

Travaux publics, mais il prend le dossier que lui transmet ce ministère. J'ai besoin d'un avocat affecté au ministère même qui soit au courant des affaires et puisse en conférer avec le sous-ministre, l'ingénieur en chef, l'architecte en chef et moi-même, afin que nous sachions bien ce qu'il faut faire devant le tribunal. Un avoué de Lévis ou d'Halifax ne saurait venir ici se documenter, consacrer des nuits entières à l'étude des causes et se consulter avec le ministre, comme le peut faire l'avocat du ministère. Cela soit dit, en toute déférence envers le ministère de la Justice ou ses procureurs dans tout le pays; mais nous avons besoin d'un homme qui se présente bien armé et documenté devant le tribunal.

M. FOSTER (York-Est): Que devient le reliquat des crédits non dépensés, en fin d'exercice ?

L'hon. M. CARVELL: Il tombe en annulation de crédits.

M. DOUGLAS (Cap-Breton): Quant à ces travaux aériens. . . .

M. le PRESIDENT: Toute discussion à cet égard est contre le règlement. La question pourra revenir sur le tapis et être débattue lorsque les articles se rattachant au service extérieur, viendront en discussion.

M. DOUGLAS (Cap-Breton): Si je ne me trompe, le ministre soumettra volontiers la correspondance, afin de faciliter le débat, et le comité est sans doute d'avis que cette question demande discussion. Je tenais seulement à demander au ministre qu'il fasse à bref délai le dépôt des documents se rattachant à l'affaire.

L'hon. M. CARVELL: Je veillerai au dépôt de ces documents, et si au préalable, l'honorable député veut se rendre au bureau de l'architecte en chef, il pourra avoir accès aux pièces mêmes, à son gré. J'en ferai faire dresser des exemplaires à bref délai et les donnerai à mon honorable ami. Tout est ouvert au département des Travaux publics. Je n'ai jamais refusé de renseignements soit à un député, soit à un citoyen du dehors. A mes yeux, le département des Travaux publics est un ministère public; le pays acquitte les frais et le premier venu au Canada, qui veut se documenter, n'a qu'à me le demander par lettre.

L'hon. M. FIELDING: A l'égard des services des avoués, je pourrais signaler ici un fait de haute importance: il s'agit de poursuites en expropriation, se rattachant au bassin de radoub d'Halifax. Cette affaire a provoqué une discussion dans les journaux. Un représentant des propriétaires du bassin de radoub a écrit des lettres qui donnent l'impression, que la compagnie n'a pas été loyalement traitée. C'est ce qu'affirme ce monsieur, et non pas moi. En temps utile, il conviendrait que le ministre nous donnât un exposé de faits, du point de vue du gouvernement.

L'hon. M. CARVELL: Je le ferai avec plaisir, à la première occasion possible. J'espère reprendre l'étude de mon budget, jeudi et alors je fournirai volontiers ces documents.

M. McKENZIE: Il y a, paraît-il, un crédit de guerre, qui est généralement affecté aux services administratifs.

On s'est plaint que des employés de cette Chambre qui sont sous tous les rapports des employés civils, qui comme messagers viennent ici pendant une certaine partie de l'année et qui sont employés depuis très longtemps, quelques-uns depuis vingt ou vingt-cinq ans ont été laissés de côté et n'ont pas bénéficié de cette disposition. Je voudrais que le ministre ne réponde pas maintenant, mais étudie la question pour voir s'il n'est pas bien que ces hommes participent à ce bonis comme les autres employés du Gouvernement.

M. EDWARDS: J'ai attendu ici pendant deux heures, tandis que les honorables députés discutaient d'aéroplanes et d'autres sujets pour dire un mot à propos de ce crédit. Je remarque des augmentations au sous-ministre, à l'assistant sous-ministre et plusieurs autres augmentations que je ne tiens pas à laisser passer sans exprimer mon opinion à leur sujet, par conséquent je m'oppose à l'adoption du crédit pour le moment.

L'hon. M. CARVELL: Je n'ai pas d'objection à ce que le crédit reste en suspens. Je ne peux malheureusement pas être ici ce soir. Je voudrais le faire adopter aujourd'hui. Mon honorable ami pourrait soulever la question à propos d'un autre crédit, ou nous pourrions le laisser en suspens. Il vaut peut-être mieux qu'il reste en suspens.

M. le PRESIDENT: Vous pourriez permettre à l'honorable député (M. Edwards) de parler de la question au moment du crédit du service extérieur.

M. EDWARDS: Le ministre aura fait tout autant de progrès en laissant le crédit en suspens.

(Le crédit est réservé.)

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

Reprise de la séance.

BILLS PRIVES.

DEUXIEME LECTURE DE DIVERS PROJETS DE LOI.

Le 1er (bill n° 43), présenté par M. Ross, pour faire droit à John Edwin Scott;

Le 2e (bill n° 44), présenté par M. Ross, pour faire droit à Claudius Henry Sherk;

Le 3e (bill n° 47), présenté par M. Fripp, pour faire droit à Annie Proderick.

Le 4e (bill n° 48), présenté par M. Fripp, pour faire droit à Samuel David McElroy;

Le 5e (bill n° 49), présenté par M. Green, pour faire droit à Mary Jane McCulloch;

Le 6e (bill n° 50), présenté par M. Nesbitt, pour faire droit à Mary Garland Lewis;

Le 7e (bill n° 51), présenté par M. Fripp, pour faire droit à William Canham.

REPRISE DE LA DISCUSSION DES SUBSIDES.

La Chambre siège de nouveau en comité des subsides,

Service postal maritime entre le Canada et l'Angleterre, $1,000,000.

M. DUFF: L'an dernier, ce crédit était de $400,000. Quel est le motif pour cette augmentation de $600,000

L'hon. M. MACLEAN (ministre intérimaire de la Marine): La petitesse du crédit de l'an dernier était due à la connaissance du fait que nous étions incapables d'obtenir des navires pour faire le service des postes et le département était certain que ce montant serait amplement suffisant pour faire le service de la poste pendant l'exercice financier. Maintenant que la guerre est finie, nous espérons être en état de rétablir l'ancien service de l'Atlantique et le crédit demandé correspond à celui qui a précédé la guerre. Cependant, il peut se faire qu'il soit impossible, même dans l'année courante, d'obtenir les navires nécessaires pour transporter la poste d'après les conditions du contrat en vigueur avant la guerre. Dans ce cas, on ne dépensera pas tout le montant. Nous voulons simplement être autorisés à faire une convention pour le service de la poste et nous prévoyons que les services dans leurs ensemble pourraient exiger la somme d'argent que nous demandons. Il s'agit ici simplement d'un service des postes et non d'un service de fret.

M. DUFF: Le ministre dit-il que les navires ne transportent pas de fret?

L'hon. M. MACLEAN: Ils transportent du fret, mais ce crédit est pour le service des postes.

M. DUFF: En vue des tarifs élevés de fret et de passagers qui dépassent de beaucoup ceux qu'on appliquait avant la guerre et étant donné qu'un grand nombre de navires sont maintenant libérés pour les transports ordinaires, il me semble que le Gouvernement devrait pouvoir faire des conventions avec les compagnies de navigation, pour transporter la poste avec une subvention moindre que celle d'avant la guerre.

L'hon. M. MACLEAN: L'avis de l'honorable député est bon et il sera pris en considération; mais en réalité, je crois que les compagnies de navigation préfèrent transporter du fret que la poste, parce que le dédommagement est moins rémunérateur pour le transport de la poste.

M. McMASTER: Est-ce que cette subvention est basée sur un taux de tant pour cent par tonne d'objets postaux transportés ou est-elle accordée sous la forme d'un subside?

L'hon. M. MACLEAN: Les entrepreneurs reçoivent chaque semaine le prix de deux voyages aller et retour, mais ce service n'a pas été accompli régulièrement au cours des deux dernières années. La subvention s'élève au chiffre de 5,292 piastres par voyage aller et retour; il va sans dire que la subvention n'est pas donnée, si le service n'est pas accompli.

M. McMASTER: Les paiements sont effectués sans tenir compte de la quantité des correspondances postales transportées à chaque voyage?

L'hon. M. MACLEAN: Oui.

M. CAHILL: Avec quelle ligne de steamers ce marché a-t-il été passé?

L'hon. M. MACLEAN: Le marché a été passé avec la Canadian Pacific Ocean Services, Limited, mais au cours des deux dernières années, le Gouvernement a été dans l'obligation d'utiliser les services de tout navire à vapeur qui était disponible.

Service à vapeur entre le Canada et Terre-Neuve, $70,000.

M. CHISHOLM: Quelle est la nature de ce service?

L'hon. M. MACLEAN: Ce service est maintenant entre le port de North-Sydney et Port-aux-Basques, Terreneuve; il est fait par la Reid Newfoundland Railway Company. Les navires sont tenus de faire un voyage tous les jours de la semaine, sauf les dimanches, entre ces deux ports. Le service n'est nullement modifié, cette année.

M. CAHILL: Le département a-t-il déboursé la somme totale de 70,000 piastres pour le maintien de ce service l'année dernière?

L'hon. M. MACLEAN: Le département a déboursé pour ce service une somme de 57,000 piastres au cours du dernier exercice.

M. SINCLAIR (Guysborough): Ce service avait coutume d'être parfaitement accompli par la Reid Newfoundland Company, mais depuis la guerre, la compagnie n'a pas été en mesure de fournir un aussi bon service que par le passé; je présume que cela est dû surtout au fait qu'elle n'a pu se procurer les navires nécessaires. Le ministre est-il en mesure de donner les noms des vapeurs qui seront affectés à ce service pendant la prochaine saison et déclarer si la compagnie pourra noliser un nombre suffisant de navires pour établir un service quotidien?

L'hon. M. MACLEAN: D'après les renseignements qui ont été communiqués au département, les vapeurs affectés à ce service à l'heure qu'il est sont: le "Kyle," le "Sagona" et le "Glencoe." Nous n'avons pas encore conclu de contrat avec la compagnie cette année, de sorte qu'il va sans dire que nous ne savons pas encore quels seront les navires affectés à ce service; nous présumons, toutefois, que ces trois vapeurs seront certainement nolisés.

Service à vapeur entre le Canada et les Antilles, ou l'Amérique du Sud ou les deux, $240,666.66.

M. STEVENS: Est-ce que ce crédit pourvoit uniquement à un service postal ou s'il comprend partiellement un service pour le transport des marchandises?

L'hon. M. MACLEAN: Il s'agit surtout d'un service affecté au transport des marchandises. Les entrepreneurs, toutefois, sont obligés de transporter aussi les couriers.

M. STEVENS: Est-ce que cet article du budget pourvoit également à l'établissement d'un trafic avec les ports de la côte du Pacifique via le canal de Panama?

[M. Chisholm.]

L'hon. M. MACLEAN: Non; ce service ne comprend pas la route du canal de Panama.

M. STEVENS: Je désire signaler à l'attention du ministre combien il serait désirable de pourvoir au développement de ce trafic.

Ces jours derniers, on a porté à ma connaissance le cas d'une grande compagnie de la côte du Pacifique qui avait 1,500 tonnes de marchandises à faire transporter par cette route. La population de la côte du Pacifique importe de grandes quantités de marchandises des Antilles, du café, des épices et le reste, de sorte qu'on pourrait développer un trafic très profitable.

L'hon. M. MACLEAN: Je partage absolument l'opinion de mon honorable ami, à savoir qu'un pareil service serait très bénéficiable pour la population de la côte du Pacifique. Ce matin, j'ai eu une conversation des plus intéressantes avec M. Robert Dollar, un ancien citoyen canadien, mais qui habite les Etats-Unis depuis trente ou quarante ans. Il jouit d'une réputation mondiale, grâce aux intérêts qu'il possède dans les compagnies de cabotage de la côte du Pacifique. Il m'a appris qu'il a formé le projet d'établir une ligne de navires à vapeur entre Vancouver et New-York. J'ai insisté pour qu'il fasse entrer dans son projet un port canadien sur l'Atlantique.

Un DEPUTE: Halifax de préférence.

L'hon. M. MACLEAN: On pourrait trouver un endroit moins convenable. Je suis d'avis que M. Dollar établira le service en question sans délai, s'il peut affréter un navire à vapeur; à l'heure qu'il est, il est en négociation avec une compagnie d'Angleterre pour acheter un navire ou en faire construire un. Je puis ajouter qu'il ne demande pas de subvention au Gouvernement et qu'il refuserait d'en accepter une, même si on la lui offrait.

M. DUFF: A quelle ligne le Gouvernement paie-t-il cette subvention?

L'hon. M. MACLEAN: Ce service est fait par la Royal Mail Steam Packet Company de Londres. Les têtes de lignes au Canada sont Saint-Jean et Halifax. Les îles où il est fait escale aux Antilles sont la Bermude, Saint-Kitts, Montserrat, Dominique, Sainte-Lucie, Saint-Vincent, la Barbade, la Trinité et quelques autres.

M. SINCLAIR (Antigonish-et-Guysborough): Combien la compagnie a-t-elle de navires dans ce service?

L'hon. M. MACLEAN: Ordinairement quatre. Deux ont été réquisitionnés par le ministère anglais de la marine durant la guerre, et on ne les a retournés que tout récemment.

M. SINCLAIR (Antigonish-et-Guysborough): Est-ce que ce sont de bien bons navires?

L'hon. M. MACLEAN: Je le crois. Le service a été, me dit-on, très satisfaisant.

M. SINCLAIR (Antigonish-et-Guysborough): Quelle en est la vitesse?

L'hon. M. MACLEAN: Onze nœuds.

M. SINCLAIR (Antigonish-et-Guysborough): La compagnie a-t-elle fait de l'argent l'année dernière?

L'hon. M. MACLEAN: Elle a, je crois, réalisé un léger profit. Comme il fallait s'y attendre, elle se plaint, naturellement, d'avoir éprouvé une lourde perte du fait de cette réquisition de deux de ses navires. Elle est actuellement en instance pour une augmentation des tarifs de voyageurs et de marchandises, alléguant que le service ne lui donne pas un revenu suffisant. Quant à savoir si cela est vrai, je l'ignore.

M. McMASTER: Le ministre sait-il que les capitaines et les propriétaires de navires admettent rarement qu'ils font de l'argent?

L'hon. M. MACLEAN: Je m'en suis aperçu depuis quelques jours.

M. DUFF: L'honorable ministre a annoncé au comité que cette somme aurait été versée à la Royal Mail Steam Packet Company, lorsque, de fait, cette somme ne lui a été, je crois, payée qu'en partie. N'est-il pas vrai qu'une portion de ce montant est versée à MM. Pickford et Black, dont les bateaux font le service entre Halifax, la Jamaïque et Cuba?

L'hon. M. MACLEAN: Non, la somme va toute à la Royal Mail Steam Packet Company.

M. DUFF: Est-ce que les bateaux de la Jamaïque n'ont pas une subvention?

L'hon. M. MACLEAN: Aucune.

M. DUFF: Ces bateaux sont chargés jusqu'aux écoutilles à chaque voyage qu'ils font, et ils ne peuvent accepter toute la marchandise qui se présente. A chaque départ d'Halifax, il reste sur les quais une quantité considérable de marchandises. Si ces bateaux peuvent sans une subvention faire le service entre Halifax, la Jamaïque et Cuba, ceux de la Royal Mail Packet Company doivent être capables d'en faire autant.

L'hon. M. MACLEAN: Il se peut que depuis une couple d'années les entrepreneurs n'aient pas pu transporter toutes les marchandises qui se présentaient mais, comme le sait mon honorable ami, ils n'avaient que deux navires à leur disposition. Il est bien possible qu'à certaines époques de l'année, quand arrive le mouvement des sucres, les navires ont tout le fret qu'ils peuvent désirer; mais, à d'autres époques, tant pour l'aller que pour le retour, le chargement sera faible. S'il est vrai que d'Halifax à la Jamaïque le service soit fait sans subvention par MM. Pickford et Black, il est bon de dire que leurs bateaux ne prennent pas de voyageurs et il serait difficile de les regarder comme ayant droit à une subvention.

M. DUFF: Les bateaux de la Jamaïque transportent des personnes.

L'hon. M. MACLEAN: Guère. Par l'accord conclu entre le Canada et les Antilles lors des mesures prises relativement au tarif, le Canada s'est engagé à établir un meilleur service, et il en est résulté le contrat fait avec la Royal Mail Steam Packet Company.

M. DUFF: Je vois dans cet article de dépense la mention d'un service entre le Canada et l'Amérique du Sud. Quels sont les bateaux qui font le trajet?

L'hon. M. MACLEAN: Le service se continue depuis les Antilles jusqu'à Georgetown, dans la Guyane anglaise.

M. SINCLAIR (Antigonish-et-Guysborough): L'honorable ministre semble avoir des doutes sur les gains réalisés par cette compagnie l'année dernière. Il semble pourtant qu'il devrait insister pour un état de ces gains, puisque c'est par là seulement que nous pourrons savoir s'il faut continuer ces subventions ou les retirer. Une compagnie est toujours prête à prendre de nous l'argent que nous lui donnons, mais elle ne s'empresse guère de nous mettre au courant de ses affaires. Lorsque nous subventionnons une ligne qui ne porte pas nos dépêches, il serait bon d'exiger rigoureusement qu'elle nous renseigne sur l'état de ses finances. Comme le dit l'honorable député de Lunenburg (M. Duff), les propriétaires de ces navires sont peut-être en mesure de se passer de notre concours, et le seul moyen de nous en assurer c'est d'avoir un état de leurs gains. La tâche est difficile, et il faudrait un comptable de grande capacité pour dire, d'après les livres d'une compagnie de navigation, si elle fait de l'argent ou si elle n'en fait pas.

Nous faisons preuve de négligence à cet égard. Je prierais l'honorable ministre de voir, chaque année, avant de soumettre son budget à la Chambre, quelle est la situation des différentes compagnies et quelles recettes elles ont faites au cours de l'exercice précédent.

L'hon. M. MACLEAN: Mon honorable ami veut dire que l'homme le plus capable de prendre un navigateur, c'est un autre navigateur. Peut-être a-t-il raison. On a probablement eu tort d'accorder des subventions aux steamers, surtout par rapport à nos relations avec l'étranger, et il est possible que les modifications résultant de la guerre nous permettent d'avoir plusieurs de ces subventions. Certains fonctionnaires du ministère du Commerce m'ont prié, aujourd'hui même, de vouloir bien étudier cette question. Dans certains cas, nous ferions bien de continuer les subventions, mais dans plusieurs autres, nous favoriserions davantage le développement du commerce en abandonnant à des particuliers le soin de ces services.

Quant à l'item "Service de steamers entre les ports canadiens de l'Atlantique et l'Australie et la Nouvelle-Zélande", en répondant au député de Renfrew-Sud, j'ai omis de lui dire que cette subvention est payée sur la base d'un service d'exportation seulement, c'est-à-dire que l'on transige en vue de quatre voyages par mois, avec une compagnie d'armateurs de la Nouvelle-Zélande ou de l'Australie, et non pas avec les propriétaires d'un steamer en particulier. Arrivés à la Nouvelle-Zélande, les steamers de cette compagnie y prennent une cargaison et se dirigent à tout autre port du monde où l'intérêt des affaires les appelle, et le mois suivant, le service peut être fait par d'autres steamers, mais appartenant à la même compagnie.

M. PEDLOW: S'ils peuvent prendre une cargaison pour s'en revenir, il ne devrait pas être nécessaire de leur accorder de subvention, parce qu'alors ils peuvent compter sur des chargements d'aller et retour. S'ils n'avaient pas à franchir la barrière de la protection en arrivant à un port canadien, ils pourraient certainement obtenir d'assez forts chargements de retour, pour n'avoir pas besoin de subvention.

M. DUFF: Combien avez-vous payé, l'année dernière, à la Royal Mail Steam Packet Company, à titre de subvention?

L'hon. M. MACLEAN: 209,640 piastres.

M. DUFF: Combien de voyages a-t-elle faits?

[M. J.-H. Sinclair.]

L'hon. M. MACLEAN: Seize.

M. McKENZIE: Pourquoi ce crédit a-t-il été augmenté?

L'hon. M. MACLEAN: Comme il manquait deux bateaux, l'année dernière, nous n'avons pas payé le plein montant prévu dans le contrat. Aujourd'hui, le nombre de bateaux est au complet, c'est-à-dire qu'il y en a quatre, et nous savons à peu près combien il nous faudra payer.

M. LAPOINTE (Montréal) Par rapport aux six item compris sous la rubrique de "Océan Atlantique", il y a 853,000 piastres de plus que l'année dernière. Sur quoi le ministre se base-t-il pour estimer le montant des subventions à être gagnées par les différentes compagnies? Se base-t-il sur la moyenne des subventions accordées depuis trois ou quatre ans, ou bien sur les subventions accordées l'année dernière?

L'hon. M. MACLEAN: Nous avons convenu, dans notre contrat avec la Royal Mail Steam Packet Company, de lui payer 70,000 livres sterling ou 340,666 piastres par année, sur le pied de 2,692 livres 6 schillings, ou 13,102 piastres par voyage d'aller et retour. Si les steamers de la compagnie font tous les voyages mensuels prévus dans la convention, tout le montant du crédit voté pour ce service sera requis.

M. McKENZIE: Ces marchés sont-ils annuels?

L'hon. M. MACLEAN: Le premier marché passé avec la Royal Mail Steam Packet Company était pour cinq ans. Comme il expirait l'année dernière, il fut renouvelé par décret jusqu'au mois d'octobre prochain. Je suppose qu'on passera alors un nouveau contrat ou qu'on s'entendra autrement avec la compagnie.

M. COPP: Le ministère du Commerce intervient-il en vue de la détermination des taux de transport, relativement à ces services-là?

L'hon. M. MACLEAN: Quand une compagnie de paquebots reçoit une subvention, les tarifs de transports doivent toujours être approuvés par le département du Commerce, avant d'être en vigueur.

M. COPP: Je crois que cette année deux nouveaux bateaux seront ajoutés au service entre le Canada et les Antilles ou l'Amérique du Sud.

L'hon. M. MACLEAN: Ces navires ont été ajoutés au service au mois de février cette année.

M. COPP: L'an dernier, nous n'en avions que deux.

L'hon. M. MACLEAN: Nous n'en avons eu que deux, bien que le marché eût été fait pour quatre. Les deux autres ont été réquisitionnés par le ministère du transport, pour des fins de guerre.

M. COPP: Quand il y a un excédent de marchandises à expédier, d'un port de l'Atlantique aux Antilles, qui décide quelles seront les marchandises expédiées et quelles seront celles qui attendront?

L'hon. M. MACLEAN: Je suppose que c'est la compagnie. Elle doit accepter les marchandises dans l'ordre où elles arrivent.

M. COPP: Un exportateur de mon comté a expédié du foin dans un port de l'Atlantique et il a fallu six mois pour le faire mettre à bord d'un navire. Ce foin a été expédié il y a dix jours à peine; il est resté six mois sur les quais à Halifax, je crois. Les compagnies de steamers refusaient de le prendre. Existe-t-il un moyen de faire expédier les marchandises de cette nature?

L'hon. M. MACLEAN: Les ennuis de cet expéditeur sont probablement dus à la guerre. Il ne serait pas juste de mettre tout le blâme sur le compte de la compagnie.

M. COPP: La guerre était bien près de finir, il y a six mois.

L'hon. M. MACLEAN: Durant la guerre, la "Royal Mail Steam Packet Company," n'avait que deux navires en service et ne pouvait pas transporter tout le trafic entre les Antilles et le Canada. Je crois que durant cette période une grande partie des marchandises ont été transportées par des goélettes. Une partie importante de nos importations sont venues par New-York; le sucre était transporté par rail de New-York jusqu'aux raffineries de Saint-Jean et d'Halifax. Je ne saurais dire pourquoi l'expédition de ce foin a été retardée aussi longtemps. Les navires prenaient peut-être de préférence les cargaisons dont la population des Antilles avait un plus pressant besoin dans le moment et il se peut que le foin n'était pas absolument nécessaire.

M. McKENZIE: Ce crédit est très important et le public aimerait à savoir si le pays en retirera des avantages proportionnés. Quand ce crédit a-t-il été voté pour la première fois? Le commerce entre les Antilles et le Canada a-t-il augmenté d'une manière appréciable? Les sommes considérables qui ont été votées pour encourager ce trafic, ont-elles eu pour effet de faire augmenter les importations et les exportations?

L'hon. M. MACLEAN: Le commerce entre le Canada et les Antilles a augmenté considérablement durant ces dernières années et une bonne partie de ce résultat doit être attribuée aux efforts de la Royal Mail Steam Packet Co. En 1909, le trafic entre les deux pays—transporté par cette compagnie ou celle qui faisait le service avant elle—représentait 63,000 tonnes de poids et 54,000 tonnes de capacité. Voici les chiffres concernant un certain nombre d'années:

Années	Tonnes de poids	Tonnes de capacité
1910	66,000	
1911	69,000	
1912	65,000	
1915	78,000	94,000
1916	100,000	127,000
1917	94,000	99,000

On constate une augmentation graduelle.

M. McKENZIE: Il y a eu des fluctuations.

L'hon. M. MACLEAN: Oui. Peut-être que les chiffres de ces dernières années ne sont pas un indice très sûr du développement normal de ce commerce. Le service entre le Canada et les Antilles est très important. Le marché actuel est le résultat de négociations entre les gouvernements des Antilles et du Canada, qui ont eu lieu il y a quelques années à Ottawa.

M. COPP: Le cas que j'ai mentionné il y a un instant a été rapporté au ministère du Commerce, mais ce dernier a paru y attacher très peu d'importance. Le département devrait s'intéresser à toute question concernant le transport des marchandises par des lignes subventionnées. Maintenant que les tarifs de transport sont très élevés, est-il nécessaire d'accorder à ces navires des subventions aussi élevées, que lorsque les tarifs étaient plus bas? Les propriétaires de steamers et de voiliers cherchent toujours à obtenir autant de subventions que possible. Le ministre du Commerce devrait faire une enquête pour savoir si cette compagnie ne retire pas de ce service des profits assez considérables pour nous dispenser de lui payer une si forte subvention.

Je m'étonne que le ministre demande au Parlement d'augmenter les subventions de près d'un million de dollars, vu que les tarifs de transport de la marchandise ont été élevés depuis quelques années. Le ministère du Commerce monte simplement en graine; nous retirons très peu d'avantages de l'argent qu'il dépense.

M. CHISHOLM: Le ministre déclare que le département réglemente les tarifs

applicables au transport de la marchandise. Je crois savoir qu'il publie des listes de prix. Si l'on ne s'en tient pas à ces listes, que fera le département—par exemple, si l'on exige plus?

L'hon. M. MACLEAN: Si une compagnie de navigation subventionnée exige des prix de transport plus élevés que ceux que le département a approuvés, celui-ci sera obligé, il va sans dire, de faire une enquête et de se demander s'il n'y a pas lieu d'annuler la subvention, lorsque la faute est grave et n'est pas suffisamment expliquée.

M. McKENZIE: La liste des prix fait-elle partie du contrat?

L'hon. M. MACLEAN: Non, elle n'en fait pas partie.

M. McKENZIE: Dans ce cas, vous ne pourriez pas annuler le contrat?

M. CHISHOLM: C'est ce qu'il s'agit de savoir.

L'hon. M. MACLEAN: Le contrat déclare que les tarifs applicables à la marchandise devront être approuvés par le département. En ce qui concerne le foin dont l'honorable député a parlé, je n'ai jamais entendu de plaintes au sujet de cette cargaison, et si l'on ne s'est pas occupé de l'affaire, je le regrette beaucoup. Je l'examinerai et j'écrirai à mon honorable ami.

M. LOGGIE: Si Cuba et Porto-Rico étaient compris dans les ports d'escale de cette ligne, le commerce avec les Antilles serait fortement favorisé. A l'heure qu'il est, les expéditeurs de poisson séché doivent se servir du marché de la Havane. Il leur faut expédier leur marchandise par Boston ou New-York. Si le ministre va aux renseignements il constatera que Cuba importe beaucoup de morue des villes américaines du littoral du Pacifique par le canal de Panama. Il me semble que la côte canadienne de l'Atlantique est la source naturelle d'approvisionnement de ce marché, mais les exportateurs sont soumis à un désavantage, parce qu'aucun bateau à vapeur partant d'un port canadien ne fait escale à la Havane, ni à Porto-Rico. L'un des bateaux, je crois, relâche une fois par mois à Santiago de Cuba. Je ne suis pas certain que ce soit le bateau qui se rend à la Jamaïque et à Georgetown, dans le Demerara, ou un bateau de la ligne subventionnée. Quoi qu'il en soit, un bateau fait escale à Santiago, mais de l'autre côté de l'île. Je suggère au ministre d'étudier la question avec la compagnie de navigation, lors du renouvellement du contrat, car cela profitera à toute l'industrie.

M. TWEEDIE: A l'heure qu'il est, il y a environ 35,000,000 de livres de viandes de bœuf gelée qu'on détenait encore à la fin de la guerre; dans l'Ouest, il y en a environ 20,000,000 de livres. On n'a pas pu obtenir d'espace sur les vaisseaux transatlantiques. Le ministère a-t-il entrepris de trouver de l'espace pour ces cargaisons?

L'hon. M. MACLEAN: Le sujet que traite l'honorable député ne se rapporte guère à la question soumise au comité; cependant, il est vrai qu'actuellement il y a au Canada près de 4,000,000 de livres de viandes de bœuf gelées qui auraient été facilement vendues si la guerre durait encore. Elles sont maintenant entre les mains des saleurs canadiens, non pas parce qu'on manque de bateaux, mais parce qu'il n'y a pas d'acheteurs.

L'hon. M. MACLEAN: Je doute fort qu'elles pourraient se vendre au Canada, même à un prix moindre. Les avis reçus du gouvernement anglais semblent indiquer que celui-ci achètera ces viandes de bœuf, pourvu qu'on lui permette de les vendre dans d'autres pays—en Grèce, en Roumanie, en Italie et dans un ou deux autres pays, et il semble probable que cette grande quantité de viandes de bœuf sera bientôt vendue.

M. TWEEDIE: La plus grande partie de ce bœuf a été abattue en ce pays et salée et entreposée pour la Grande-Bretagne qui, à la fin de la guerre, a refusé de l'accepter. Je crois savoir que des navires anglais ou canadiens transportent en Europe des viandes de bœuf gelées qui ont été achetées aux Etats-Unis après adjudication, de sorte que les saleurs canadiens sont obligés de garder ces viandes de bœuf. Le gouvernement anglais a évidemment donné congé aux navires, mais il a réquisitionné 60 à 70 pour 100 de l'espace, et si mes renseignements sont exacts, il se sert des navires pour transporter des vivres des Etats-Unis en Grande-Bretagne et en France, au lieu de procurer de l'espace aux producteurs canadiens qui se sont fiés à la bonne foi du gouvernement impérial.

L'hon. M. FIELDING: Cet article prévoit à un service avec les Antilles ou l'A-

mérique du Sud, ou ces deux points à la fois. Je sais que, jusqu'ici, la ligne n'allait pas plus loin au sud que Demarara. Est-ce encore le cas?

L'hon. M. MACLEAN: Oui.

L'hon. M. FIELDING: Nous n'avons donc rien qui pourvoie au commerce avec les ports plus au sud. Devant ce fait, le Gouvernement songerait-il à trouver des débouchés vers l'Amérique du Sud? C'est un champ large; comme nos produits auront sans doute à se trouver d'autres marchés, c'est une question importante. Peut-être le ministère y a-t-il déjà prêté attention.

L'hon. M. MACLEAN: Une compagnie de transport de Montréal, la Maclean Kennedy, projette d'établir un service maritime entre le Canada et l'Amérique du Sud. On s'informe beaucoup au sujet de ce service, mais je n'ai aucun doute qu'il en sera établi un au cours de l'année.

M. DUFF: Au sujet des observations de l'honorable député de Northumberland sur le service du Cuba, je puis dire qu'entre un port ou deux de la Nouvelle-Ecosse et Porto Rico, il existe un excellent service qui ne coûte pas un seul sou au peuple du pays. Il n'est pas exécuté par des bateaux à vapeur. Un certain nombre de fins voiliers, appartenant à des armateurs de Lunenbourg, en Nouvelle-Ecosse, font le trajet de Lunenbourg à Porto Rico, tandis que d'autres bateaux relient Halifax à la Havane. Ce sont des goélettes jaugeant environ 125 tonneaux. S'ils peuvent faire ce service sans subvention, les grosses compagnies maritimes devraient en faire autant.

M. LOGGIE: L'honorable député dit vrai, mais cela n'accommode pas le public, qui, s'il veut expédier à ces ports, doit le faire actuellement de Boston et New-York. Je comprends bien que de fortes cargaisons sont expédiées de Lunenbourg, mais cela ne change rien du tout à la question que j'essaie de soumettre au ministre. Je tiens à dire à l'honorable député de Calgary (M. Tweedie) que, durant l'hiver dernier, presque toute la capacité frigorifique des vapeurs maritimes fut employée à transporter du bœuf froid au Royaume-Uni.

M. McCREA: Ces subsides devraient être votés, je crois, dans l'entente que le département s'assurera de la nécessité de les accorder. Je ne suis pas très versé dans la question du transport maritime, sauf qu'à titre d'expéditeur, j'ai eu l'occasion de noter la différence du tarif actuel avec celui d'avant-guerre. Vous seriez surpris d'apprendre que son augmentation a atteint jusqu'à mille pour cent de son état normal. J'ai expédié des marchandises au Royaume-Uni dont le fret équivalait trois fois la valeur de la cargaison au départ. Si le commerce du transport perçoit encore le même tarif que ces deux dernières années, je ne crois pas qu'il ait besoin d'aucune subvention du Gouvernement. Le ministre devrait promettre au comité qu'avant de verser la subvention, il exigera un compte détaillé des profits opérés par ces navires et qu'il s'informera de la nécessité de leur accorder cette aide du Gouvernement pour que le service soit effectué. Notre tarif par voies ferrées s'est accru d'environ 40 p. 100, mais cela n'a pas de comparaison avec l'augmentation du tarif maritime. Nous ne voulons pas que ces services soient interrompus, mais nous voulons savoir, avant que le Gouvernement soit appelé à subventionner un service, si cette subvention est nécessaire.

L'hon. M. MACLEAN: Je conviens avec mon honorable ami que le Gouvernement ne doit pas s'engager à payer une subvention quelconque avant d'avoir la certitude qu'elle est nécessaire à l'exécution du service. Les comptes des compagnies de navigation sont toujours soumis au département avant qu'un contrat ne soit conclu. Il est vrai que le fret fut beaucoup plus élevé ces deux ou trois dernières années qu'avant la guerre, mais il est également vrai que le coût du voyage aussi s'est fortement accru. Le ministère du Commerce et de l'Industrie reçoit tous les jours des demandes à l'effet d'augmenter les subventions accordées, surtout celles des services locaux. Presque tous les propriétaires des vapeurs destinés aux services locaux dans l'est du Canada et sur le littoral du Pacifique se plaignent que les subventions qu'ils reçoivent ne leur permettent seulement pas d'obtenir des dividendes sur les placements qu'ils y ont faits.

M. LOGGIE: En réponse à l'honorable député de Sherbrooke (M. McCrea), puis-je dire que, récemment, un contrat a été conclu pour le transport de marchandises entre Saint-Jean et le Royaume-Uni à raison de quatre sous et demi la livre, et qu'avant le départ des marchandises, ce prix fut réduit à un sou la livre?

M. DUFF: Quelle sorte de marchandises?

M. LOGGIE: La morue sans arêtes.

M. CANNON: Je désire appeler l'attention du ministre sur deux nouvelles qui

nous arrivent de la conférence de la paix et qui influeront sur le budget de cette année. Des journaux ont rapporté que la marine marchande allemande avait été livrée aux Alliés, et que l'on avait réparti ces navires parmi les différentes nations alliés. Plusieurs ministres nous ont dit depuis le commencement de la session que le Canada avait aujourd'hui le status d'une nation à la conférence de la paix. Par conséquent, en sa qualité de nation, le Canada a dû recevoir sa part de navires allemands. Je voudrais savoir de l'honorable ministre si nous en avons reçu, et dans ce cas, combien, et l'endroit où ils ont été placés. Au sujet de la question que nous discutons actuellement—le service maritime entre le Canada et les Antilles,—j'ai vu également dans les journaux envoyés par le représentant spécial de la presse à Paris, que le Canada recevrait une compensation pour sa participation à la guerre, soit le Grœnland ou les Antilles. Je préfère les Antilles, et si nous devons recevoir ce territoire, le ministre veut-il nous dire si l'on discontinuera l'octroi de ce subside?

L'hon. M. MACLEAN: Je crois que l'honorable député (M. Cannon) ne contribue guère à maintenir la paix en cette Chambre et qu'il désire provoquer une petite discussion.

M. CANNON: Pas du tout; c'est parfaitement en rapport avec la question.

L'hon. M. MACLEAN: Je ne suis pas en mesure d'informer mon honorable ami si les navires ennemis seront distribués et dans le cas où ils le seraient, si le Canada doit avoir sa part. Je crois comprendre que les navires allemands qui sont distribués à l'heure actuelle doivent servir au transport des vivres dans certains pays, et dans ce cas-là je suppose qu'ils sont remis aux puissances qui sont en état de s'en servir. Je ne peux pas saisir le point soulevé par mon honorable ami au sujet des Antilles. Je lui rappellerai que ces îles n'appartiennent pas à l'Allemagne et que celle-ci ne peut par conséquent pas les livrer au Canada.

M. CANNON: Je sais cela, mais j'en ai fait part, car je trouve les nouvelles envoyées par ce correspondant extraordinaires. Je ne sais pas du tout pourquoi on le garde là-bas.

Service maritime entre le Canada et le Sud-Africain, $146,000.

M. McMASTER: Combien a-t-on dépensé sur le crédit de $73,000 voté l'an dernier?

[M. Cannon.]

L'hon. M. MACLEAN: Il n'y a eu que trois voyages sur cette ligne l'an dernier et la somme dépensée a été de $36,000.

M. McMASTER: Alors vous vous attendez à un service plus régulier cette année?

L'hon. M. MACLEAN: Oui, nous espérons reprendre le service d'avant-guerre.

M. PARENT: Qui reçoit cette subvention?

L'hon. M. MACLEAN: La compagnie Elder-Dempster. C'est un service mensuel et les navires partent d'un port du Saint-Laurent—Montréal, je crois—en été, et Saint-Jean ou Halifax, au choix des entrepreneurs, en hiver.

M. COPP: Est-ce que ce subside de $146,000 est le même que l'on a voté l'an dernier?

L'hon. M. MACLEAN: Oui.

M. LOGGIE: Quelles sortes de marchandises le Canada expédie-t-il dans le Sud-Africain?

L'hon. M. MACLEAN: En 1918, le Canada a expédié une valeur de $2,714,000 dans le Sud-Africain par ce service, et les principaux articles d'origine canadienne étaient la farine, les instruments agricoles, le carbure de calcium, la ficelle d'engerbage, les automobiles, le beurre, les bestiaux, le bois, la cire, les céréales, les ustensiles en bois, le froment et les meubles.

M. BUREAU: Le ministre dit que l'on n'a dépensé que la moitié des $73,000 votés l'an dernier. Maintenant il demande le double de cette somme. A quoi est due l'augmentation? Est-ce parce que le ministre a l'intention de payer des subventions plus élevées, ou pense-t-il qu'il y aura plus de navires faisant le service entre le Canada et le Sud-Africain? Dans ce dernier cas, s'est-il informé quels sont les navires disponibles pour ce service?

L'hon. M. MACLEAN: Ainsi que je l'ai déjà déclaré, les entrepreneurs doivent faire un service mensuel. L'an dernier, à raison du manque de navires et de la réquisition des vaisseaux par l'amirauté anglaise, on n'a pu faire que trois voyages. Cette année on s'attend à ce que l'entreprise soit exécutée entièrement, ce qui veut dire douze voyages, impliquant le paiement d'une subvention de $146,000 pour l'année. Nous avons l'assurance que la compagnie sera bientôt en état de commencer son service régulier.

M. BUREAU: La subvention a-t-elle été majorée?

L'hon. M. MACLEAN: Non.

M. CAHILL: Pourquoi payer 7 p. 100 de la valeur des marchandises expédiées en Afrique centrale, sous forme de subvention, et cela afin de placer nos produits sur ce marché? C'est payer bien cher cet avantage.

L'hon. M. MACLEAN: Je ne sais ce que mon honorable ami entend par ce paiement de 7 p. 100.

M. CAHILL: Le ministre dit que nos expéditions de marchandises ont une valeur de 2 millions et que le chiffre des subventions est de 146,000 piastres.

L'hon. M. MACLEAN: Que ce système de subventions accordées à ce service soit légitime ou non en principe, il faut bien en convenir, il a donné naissance au commerce canadien en Afrique australe. On pourrait bien se demander s'il convient d'appliquer ce système plus longtemps. Si nos exportateurs et nos producteurs canadiens tentaient de plus grands efforts individuellement, ils pourraient peut-être trouver un marché, sans que l'Etat prête son concours financier sous forme de subvention à ce service de steamships. Ces derniers mois, toutefois, il a été presque impossible aux exportateurs et armateurs d'intérêt privé de se livrer au commerce avec l'Afrique du Sud. Les avantages dont ont joui nos producteurs canadiens pour le commerce maritime depuis deux ans tiennent précisément à l'existence de ce traité. Il serait peut-être intéressant de consigner ici quelques chiffres indiquant l'accroissement de notre commerce avec l'Afrique-Sud:

Année.	Exportations en Afrique-Sud.
1911	$2,295,000
1912	2,411,000
1913	3,332,000
1914	3,831,000
1915	4,585,000
1916	5,456,000
1917	4,447,000
1918	5,000,000

Pendant onze mois du présent exercice, les exportations ont ateint le chiffre de 11,000,000 piastres; seulement, je n'ai pas le renseignement qui mettrait en lumière la principale raison d'être de cette augmentation. Cela tient sans doute à nos exportations de farine. Il va sans dire que ce volume de commerce n'a pas tout été transporté par ces steamers subventionnés.

M. McMASTER: J'infère de l'exposé du ministre qu'il n'est pas encore bien convaincu de l'impérieuse urgence de ces subventions. S'il en est ainsi, convient-il qu'il nous demande de voter ces subventions alors que, d'après les chiffres donnés l'autre jour par le ministre des Travaux publics (M. Carvell), il existe apparemment un déficit de près de 100,000,000 de piastres dans les comptes courant? Le comité ne serait pas en lieu de nous demander d'accorder notre approbation et d'assumer la responsabilité de voter des subventions s'élevant à 2,500,000 piastres, à moins que le ministre ne puisse nous assurer que la chose est d'impérieuse nécessité, on nous déclare formellement que nous ne votons ces subventions qu'à la condition qu'il fera une enquête approfondie sur leur urgence. A mon avis, le pays est en présence d'une situation financière des plus graves, si on n'adopte pas tous les moyens possibles pour diminuer les dépenses. Ce qu'il faut faire comprendre au comité, c'est que jamais encore le pays ne s'est trouvé en présence d'une telle situation financière, et c'est à la lumière de ce fait qu'il faut envisager les crédits affectés au service public.

L'hon. M. MACLEAN: Je le répète, avant la passation des marchés, nous ferons une enquête approfondie pour constater dans chaque cas si la subvention est nécessaire. Il y a ceci à dire en faveur des services de vapeurs entre le Canada et l'Afrique du Sud, l'Australie et la Nouvelle-Zélande, pour cette année—et ce que j'affirme est d'une entière exactitude—c'est qu'il serait presque impossible d'avoir un service de vapeurs bien établi entre ce pays et les autres dominions mentionnés, sans une subvention pour cet exercice. Il faut se rappeler en outre que les tarifs de marchandises sont ou seront plus favorables à ces pays, pour les produits du Canada, que si nous comptions sur un commerce maritime libre pour notre service. Mon honorable ami le sait, les tarifs de marchandises actuels sur les steamships sont fort exagérés; en réalité, un armateur peut presque tout obtenir en matière de tarifs de marchandises, encore qu'ils ne soient pas aussi élevés qu'ils l'étaient, il y a deux ou trois ans. Pour le moment, à mon avis, le service subventionné de vapeurs pour les pays éloignés comme l'Afrique-Sud et l'Australie est dans l'intérêt du commerce canadien. Si l'on tient à percevoir des recettes, il faut développer notre commerce, intérieur et extérieur, et l'on ne saurait faire valoir d'arguments probants contre les subventions à accorder pour le moment. Quand le commerce maritime sera plus libre et qu'on aura fait disparaître les restrictions commerciales, c'est alors qu'il conviendra de se demander s'il

faut oui ou non, continuer à accorder ces subventions.

L'hon. M. BELAND: J'admets une grande partie de ce que vient de dire le ministre, mais en jetant un coup d'œil rapide sur ces crédits, je ne peux pas voir de mention d'un service direct entre la France et le Canada. Il se peut que je n'aie pas une connaissance suffisante du budget et qu'il y ait peut-être ailleurs dans les subsides, un montant affecté à cette subvention. L'honorable ministre a peut-être quelque renseignement à ce sujet et aussi relativement à un service direct entre le Canada et la Belgique, pour laquelle j'ai naturellement une affection cordiale. A la connaissance du Gouvernement, quelque compagnie a-t-elle entrepris un service indépendant, c'est-à-dire, en ce qui nous touche comme Gouvernement, entre les deux pays, ou a-t-on demandé au Gouvernement une subvention pour un service entre la France et le Canada, par exemple, et dans ce cas, l'a-t-on refusé et dans l'affirmative, pourquoi? La France et la Belgique traversent pour le moment une période qui est à mon humble jugement, des plus propices, non seulement pour la reprise de nos anciennes relations commerciales, mais pour l'établissement d'un nouveau service. Aujourd'hui, au moment où la paix va être signée, ces deux pays entrent dans une période d'activité virile de reconstruction et ils auront besoin, non seulement de matières premières du Canada, mais aussi d'une grande quantité de nos articles manufacturés. Je serais vraiment très peiné si le Gouvernement et ce comité n'étaient pas disposés à subventionner un service de ce genre, surtout cette année.

L'hon. M. MACLEAN: L'honorable député remarquera que, dans les subventions de l'Atlantique, il n'y a aucune prévision pour une subvention en faveur d'un service entre le Canada et les ports européens. Autrefois, on payait de nombreuses subventions pour de pareils services, mais comme dans les quatre années dernières, il a été impossible d'effectuer ces services, les crédits ont été supprimés. Je n'ai pas pensé qu'il soit nécessaire de les inscrire à nouveau dans le budget, parce que je suis persuadé que tous les navires qui voyageront entre l'Europe et le Canada, cette année, pourront obtenir tout le fret qu'ils désireront, à des prix très satisfaisants.

L'hon. M. LEMIEUX: N'êtes-vous pas autorisé par le statut?

[L'hon. M. Maclean.]

L'hon. M. MACLEAN: Nous étions autorisé à payer $200,000 pour les services de navigation entre la France et le Canada, mais je crois que le statut est périmé. Quand le crédit était disponible pendant la guerre, naturellement aucune compagnie de navigation n'a fait une demande de subvention et cette année, on n'a pas fait d'enquête. Aujourd'hui, on m'a appris qu'une compagnie de navigation établira un service entre la France et Montréal.

Un hon. DEPUTE: Est-ce le Pacifique-Canadien?

L'hon. M. LEMIEUX: Non, la Compagnie générale transatlantique.

L'hon. M. MACLEAN: J'ai reçu, aujourd'hui, la visite de quelques représentants de cette compagnie, au sujet de ce projet de service. On s'attend à ce que le service soit commencé le 1er mai. C'est un service que nous obtenons sans subvention, et je ne crois réellement pas qu'il soit nécessaire de payer une subvention entre le Canada et des ports européens, pendant l'année courante. Par exemple, si nous vendons à la Belgique, aux termes des crédits que nous lui accordons, pour $25,000,000 de marchandises, nous sommes assurés que les navires auront à transporter pour $25,000,000 de marchandises; et si l'on accorde pour $50,000,000 de crédits à la France et si elle se prévaut de ces crédits, il y aura des marchandises pour cette somme à transporter en France. Je ne vois donc pas qu'il soit nécessaire, pour le moment, de subventionner un service entre le Canada et la France, ou la Belgique, ou quelqu'autre port européen.

L'hon. M. BELAND: L'honorable ministre veut-il dire des ports du continent?

L'hon. M. MACLEAN: Oui. Pourtant, un peu plus tard, à propos de quelqu'autre crédit, j'ai promis à l'honorable député de Maisonneuve (M. Lemieux), de lui donner l'occasion de discuter cette question du commerce entre la France et le Canada, et quand nous arriverons à ce crédit, je serai très heureux de l'entendre parler du développement du commerce franco-canadien.

M. LAPOINTE (Saint-Jacques): J'ai entendu l'honorable ministre dire que sur les $73,000 votés pour le service du Canada-Afrique-Sud, l'an dernier, on n'avait dépensé que $36,000. Que devient la différence de $37,000? L'ajoutera-t-on au $146,000 demandés cette année?

L'hon. M. MACLEAN: Non. Ce crédit est périmé.

L'hon. M. LEMIEUX: Je tiens à corroborer la déclaration faite, il y a un moment, au sujet du service entre le Canada et la France. Je crois que le mois prochain, nous aurons entre Montréal et le havre et peut-être un autre port français, un service excellent. La Compagnie générale transatlantique est une des grandes compagnies de navigation du monde et elle maintient entre New-York et quelques ports français, un service des plus remarquables.

L'autre jour, j'ai rencontré M. de la Touche, le président de la compagnie, qui fut l'hôte d'honneur à un déjeuner offert par les hommes d'affaires de la ville de Montréal. Il a déclaré en cette circonstance, que sa compagnie est prête à affecter deux ou trois et peut-être quatre gros navires à vapeur à ce service franco-canadien; nous sommes donc assurés d'avoir un excellent service. Cependant, si le Gouvernement décide d'accorder une subvention à une ligne quelconque faisant le service entre la France et le Canada, je serais porté à dire: donnez-la à cette compagnie, car vous aurez aussi l'assurance d'avoir un bon service et des navires de première classe. La Compagnie générale transatlantique ne demande pas de subvention, mais je suis certain qu'elle ne refuserait pas si on lui en offrait une. Il est malheureux toutefois qu'on ait laissé périmé cet article du budget. Mon honorable ami devrait l'inscrire de nouveau, car il a fallu faire tant d'efforts pendant de longues années avant d'obtenir cette subvention de l'Etat. Pendant nombre d'années, la compagnie Allan a réussi à maintenir un service de 2e classe et elle a fini par établir un fort volume de trafic entre le havre et Halifax en hiver, et Québec en été. Je serais donc fort peiné de voir disparaître du budget ce crédit de 200,000 piastres destiné à subventionner un service franco-canadien, car cela forme partie pour ainsi dire du traité de commerce qui existe entre les deux pays. Je vois que ce traité a été dénoncé par le gouvernement français. Cela revient à dire que la France a averti tous les pays ayant des traités de commerce avec elle qu'après une certaine période elle revisera ces conventions commerciales. A cette heure où le Canada, la France et la Grande-Bretagne sont plus unis que jamais au sortir de la dernière guerre, au moment où nous nous intéressons plus que jamais à la prospérité de notre ancienne mère patrie tout en nous efforçant d'améliorer les bonnes relations existant entre la France et le Canada, j'espère sincèrement que notre pays va faire en sorte de renouveler un traité de commerce aussi avantageux que possible avec la république française. La nouvelle s'est répandue par toute la France dernièrement, cela va sans dire, que puisque le Canada a décidé d'établir la prohibition totale, une bonne partie du trafic qui a existé autrefois entre les deux pays sera réduit à néant. Si nous n'importons plus les excellents vins de France, je ne vois pas trop quels sont les articles que nous pourrons bien faire venir au pays, sauf les chefs-d'œuvre de la peinture et de la sculture ainsi que les œuvres d'art en général. Cependant, d'ici à quelques jours, la population de la province de Québec se prononcera par voie de referendum sur cette question de la prohibition totale et je suis absolument convaincu qu'elle votera en faveur de l'usage des vins légers et de la bière. J'ose espérer que les autres provinces de la Confédération canadienne suivront l'exemple de Québec. Après cela, le Gouvernement fédéral sera bien obligé d'accomplir son devoir et de permettre aux gens sobres du pays l'usage modéré des bons vins français et des bières légères, de sorte que l'ancien service transatlantique qui existait autrefois entre le Canada et la France aura encore sa raison d'être.

M. McKENZIE: Il est un aspect de cette question des subventions accordées aux compagnies maritimes qu'il est de notre devoir de signaler à l'attention du département du Commerce et de l'Industrie. La cherté de l'existence en Canada est un problème qui mérite d'être étudié sérieusement tant par le département du Commerce et de l'Industrie que par le Gouvernement tout entier. La situation du commerce et à l'industrie canadienne touche à certains articles d'alimentation et je me permettrai de faire observer au ministre que les consommateurs ordinaires ne devraient pas être appelés à fournir des fonds destinés à faciliter l'exportation des vivres en dehors du pays, à l'heure où tous les articles de première nécessité atteignent à des prix réellement inabordables.

La grande masse de la population canadienne, c'est-à-dire les consommateurs, est obligée à l'heure qu'il est de payer des prix exorbitants pour le beurre, le bœuf, le poisson et d'autres articles que nous produisons en grandes quantités. Le prix du beurre est actuellement de 64 à 65 cents la livre par tout le pays. Or, si le consommateur qui est obligé de payer son beurre 65 cents la livre doit acquitter en sus des droits sur les chaussures et les habits que portent ses

enfants, afin de fournir des subventions aux compagnies maritimes pour les aider à exporter nos vivres à l'étranger où elles se vendent parfois à meilleur marché qu'ici, le Gouvernement ne suit pas une bonne politique.

Le prix du bœuf est excessivement élevé au Canada, à l'heure actuelle. L'honorable député de Calgary-Ouest (M. Tweedie) a demandé au Gouvernement de procurer de l'espace à bord des navires pour transporter en Europe ou ailleurs du bœuf gelé; il fait cette demande dans l'intérêt de ses commettants et je ne lui en fait pas un reproche. Je prétends toutefois qu'avant d'accorder des subventions pour faire exporter le bœuf gelé en Europe, le Gouvernement devrait attendre que notre marché domestique revienne à l'état normal. Il y a certains produits alimentaires qui devraient être en abondance et à bon marché au pays. Je comprends parfaitement que les prix du thé, du tabac, du coton ou d'autres produits que nous sommes obligés d'importer au pays, aient augmenté, mais je ne puis comprendre comment il se fait que la farine et le bœuf se vendent à des prix exorbitants. La farine et le bœuf devraient être en abondance ici, puisque nous en produisons d'énormes quantités. Je ferai donc observer au ministre et à tous les autres membres du cabinet que le gros problème de l'heure c'est de ramener à la normale les prix des vivres. Il est impossible à l'heure actuelle, que les consommateurs canadiens puissent faire vivre confortablement leurs familles, avec les salaires qu'ils gagnent et les prix excessifs qu'ils paient pour toutes choses.

Le ministre du Commerce n'a pas le droit d'aller prendre dans les goussets du pauvre des millions de dollars qu'il paiera en subventions à des bateaux, afin de permettre au producteur de faire payer trop cher sa marchandise. Loin de moi la pensée de dire ou faire quoi que ce soit de préjudiciable au commerce honnête et naturel des denrées alimentaires et, si nous produisons ici de ces articles en quantité suffisante, la personne qui les produit peut sûrement faire un bénifice raisonnable sans avoir besoin d'être soutenue au moyen de subventions qui assurent le transport de ces denrées hors du pays et sans permettre par là aux producteurs de faire payer des prix au-dessus de la normale. Rien de ce que peut faire le Gouvernement aujourd'hui n'a plus d'importance que d'aviser au moyen de rendre la vie aisée.

M. CAHILL: Le ministre voudrait-il bien me faire tenir les chiffres qui établiraient la valeur des marchandises transportées en 1915, 1916 ou 1917 par les navires que nous subventionnons? Je cherche à découvrir en quoi il nous est avantageux d'établir entre le Canada et l'Afrique du Sud des relations commerciales, s'il faut pour cela subventionner les navires qui ne portent qu'une bien faible proportion de ce commerce. Quelle en serait la conséquence, d'après le ministre, s'il ne subventionnait pas ces navires? Cela causerait-il un préjudice au commerce de ce pays, ou faudra-t-il encore, pour induire les gens à acheter, verser une prime de 7 p. 100 sur les marchandises que nous exportons, outre que nous vendrons cette marchandise absolument à crédit? Allons-nous continuer ainsi bien longtemps à payer une partie du fret sur ces marchandises, et n'avoir en retour que le billet de celui-ci ou de celui-là?

L'hon. M. MACLEAN: Mon honorable ami va un peu loin en disant que ces lignes de vapeur subventionnées n'ont rien fait pour l'expansion de notre commerce dans ces lointains pays.

M. CAHILL: Je n'ai rien dit de la sorte. J'ai simplement demandé au ministre ce qu'elles avaient fait à cet égard.

L'hon. M. MACLEAN: Il m'est impossible de parler avec précision sur ce point et personne, j'imagine, ne le pourrait faire. Je crois que les subventions versées à ces lignes de paquebots qui voyagent régulièrement entre le Canada et l'Afrique-Sud contribuent de quelque façon à étendre le commerce du Canada. Il viendra un temps, et peut-être sommes-nous prêts d'y arriver, où ce commerce aura eu notre assistance dans une assez large mesure pour qu'il puisse se passer de l'aide du Gouvernement. Ce n'est pas mon idée toutefois que ces lignes subventionnées aient fait beaucoup pour l'expansion de notre commerce.

Le chef de la gauche a soulevé l'importante question de la vie chère. Les prix ne sont pas ordinaires; la navigation n'est pas ordinaire; les tarifs maritimes ne sont pas ordinaires; les pays producteurs ne produisent point en quantités ordinaires. Rien au monde n'est ordinaire, et nous sommes obligés de faire face à une situation extraordinaire. Le Canada fait, aux Etats-Unis surtout, des importations considérables, et il faut trouver le moyen de payer les choses que nous importons. Nous ne pouvons les payer en argent. Aucun pays ne peut payer

ses importations que par des exportations. Il nous est donc utile d'avoir un commerce d'exportation. Il est vrai que le prix de la farine est aujourd'hui très haut, mais le cultivateur de l'Ouest vous dira que, par suite de l'accroissement des frais de production, le blé qu'il produit ne lui rapporte guère. Le blé que nous exportons est notre excédent, et cela est vrai de presque tout ce qui sort du pays. Quoi qu'il en soit, je ne veux pas m'engager dans une discussion de ce sujet-là ce soir; j'espère que quelque autre article du budget me fournira une occasion de le faire avec plus d'à-propos.

M. ROSS: Le ministre a expliqué que notre commerce avec l'Afrique du Sud, qui était de $2,300,000 en 1911, a été porté en 1918 à plus de 11 millions, et je lui demanderai de bien vouloir me dire à combien s'élève la valeur des marchandises transportées par celles des lignes que nous subventionnons et à combien monte la valeur des marchandises portées par des lignes à qui nous n'accordons point de subvention.

L'hon. M. MACLEAN: En 1912, la valeur des marchandises portées dans l'Afrique du Sud par des lignes subventionnées a été, en chiffres ronds, de 4 millions.

M. ROSS: A combien monte la subvention accordée cette année-là?

L'hon. M. MACLEAN: A 146,000 piastres. En 1913, cette valeur était de 5,860,000 piastres et, l'année suivante, elle a quelque peu dépassé 4 millions.

M. ROSS: La subvention était-elle la même?

L'hon. M. MACLEAN: Oui, et je crois que, dans les premières années, on l'avait bien gagnée. En 1915, nous avons exporté pour une valeur de plus de 5 millions; en 1916, près de 5 millions, et, en 1917, à peu près la même somme.

M. ROSS: Est-ce que tout cela était porté par des navires que nous subventionnons?

L'hon. M. MACLEAN: Oui.

M. ROSS: Le ministre peut-il me dire maintenant la valeur des marchandises portées par des lignes non subventionnées?

L'hon. M. MACLEAN: J'ai dit quel avait été le chiffre de nos exportations totales dans l'Afrique du Sud dans un temps que j'ai indiqué.

Avant la guerre et dans les premiers temps de la guerre, la plus grande partie de notre commerce avec le Sud-Africain se faisait au moyen de nos steamers subventionnés. Pendant la guerre, comme le démontrent les statistiques de 1911, nos exportations furent anormales; je pense que nous avons expédié nos marchandises en Afrique par des ports américains. Depuis deux ans, une grande partie de nos marchandises d'exportation a été expédiée de ports canadiens, sur des voiliers, et cela est particulièrement vrai au sujet du bois.

M. ROSS: L'honorable ministre pourrait-il nous dire combien il a été expédié de marchandises par des lignes non subventionnées, au cours des années dont il a parlé?

L'hon. M. MACLEAN: Je n'ai pas ici les statistiques.

M. LEDUC: Le ministre dit que nous avons subventionné des lignes de steamers pour faire, avec le Sud-Africain et d'autres pays, un commerce d'exportation. Mais si nous n'avons pas de quoi nourrir nos propres gens, pourquoi subventionner ces steamers en vue d'exporter des denrées alimentaires? Ainsi, nous n'avons pas assez de beurre pour nous-mêmes, cette année.

L'hon. M. MACLEAN: A l'exception de la farine, nous n'avons pas exporté beaucoup de denrées alimentaires au Sud-Africain. Mon honorable ami voudrait-il, par hasard, voir interdire l'exportation du blé que nous produisons en abondance? Les machines agricoles, la ficelle d'engerbage, les automobiles, le papier et le bois, les articles de carrosserie, les chaises, les articles en bois, les meubles-meublants, représentant les autres articles que nous avons exportés.

M. CAHILL: Les articles d'exportation expédiés par l'entremise de steamers subventionnés étant tous des articles manufacturés, le fabricant jouit du tarif de faveur qui lui permet de voler le peuple, et il jouit, en outre, d'une subvention pour l'exportation de ces marchandises. Est-ce bien cela?

M. DUFF: De quelle ligne s'agit-il?

L'hon. M. MACLEAN: Il s'agit d'un service subventionné depuis longtemps et qui n'a pas été fait l'année dernière. L'entreprise avait été confiée à la Furness Withy Company, qui a un bureau à Halifax. Les ports d'escale sont: Halifax, Saint-Jean (Terre-Neuve) et Liverpool. La compagnie prétend que ce service ne lui a jamais rien valu, bien que ses rapports avec les différents pays de l'univers doivent l'assurer, en somme, de superbes profits.

M. DUFF: Si je ne me trompe, ce service comprend seulement le transport des marchandises?

L'hon. M. MACLEAN: Oui, cela seulement.

M. DUFF: Je demande que ce crédit ne soit pas adopté. La compagnie a retiré de ce service et d'autres services, des profits énormes depuis quelques années, et l'on n'a pas encore subventionné de service entre Saint-Jean, (Terre-Neuve), Halifax et New-York, ce qui, pourtant, serait beaucoup plus avantageux à la Nouvelle-Ecosse et au Nouveau-Brunswick. Il y a quelques années ce service était fait par la ligne Red-Cross, au moyen du "Stephano" qui fut torpillé, et du "Florizel", qui périt au large du cap Race. Dès lors, ce service fut suspendu, mais les hommes d'affaires d'Halifax, soit dit à leur honneur, achetèrent ensuite deux ou trois steamers et les firent circuler entre Saint-Jean (Terre-Neuve), Halifax et New-York.

M. EDWARDS: L'honorable député voudrait-il faire accorder des subventions pour un service entre Halifax et New-York? Comme il y a concurrence entre les compagnies de navigation et les compagnies de chemins de fer, il donnerait raison, par là, aux compagnies de chemins de fer, d'augmenter leur tarif. Par rapport à la traversée de l'Océan, les compagnies de navigation n'ont pas de concurrence à redouter de la part des chemins de fer.

M. DUFF: Je ne dis pas qu'on devrait voter un crédit; mais je ne voudrais pas qu'il en fût voté à la Furness Withy Company. Il vaut mieux que la subvention soit accordée aux gens d'Halifax qui exploitent la ligne d'Halifax, Saint-Jean (Terre-Neuve) et New-York.

L'hon. M. MACLEAN: Sans vouloir laisser ce crédit de côté, je dirai qu'avant d'adjuger l'entreprise, nous irons aux renseignements. On ne saurait dire ce que va être notre service maritime cette année; je veux seulement pourvoir au paiement de subventions dans le cas où nous pourrions nous procurer des steamers et jugerions à propos d'établir les services. J'apprécie ce que vient de dire mon honorable ami au sujet du service d'Halifax, Saint-Jean (Terre-Neuve) et Liverpool, mais celui-ci est tout un facteur par rapport au commerce du Canada avec Terre-Neuve, et nous avons cru devoir le continuer, dans l'intérêt des deux pays.

J'admets qu'il y a lieu de faire une enquête avant d'accorder une subvention mais je demande au comité de voter ce crédit. Nos exportations consistent surtout en bois de construction, en planches pour la construction des boîtes, pommes en conserve, homards en conserve, bœuf en conserve, poisson, huile de phoque, huile de foie de morue, suif, avoine, fromage, fourrures, machines, tondeuses de gazon, fil de fer pour clôture, etc.

M. DUFF: Je n'admets pas que la compagnie Furness-Withy n'ait pas fait de bonnes affaires, et le ministre devrait nous dire où il a pris son renseignement. Quant au service entre le Canada et Saint-Jean, (Terre-Neuve), cette subvention devrait être donnée aux électeurs et aux amis du ministre qui possèdent des navires à Halifax, et non à la compagnie Furness-Withy qui est millionnaire. Si je parle ainsi en faveur des électeurs de l'honorable ministre, c'est par courtoisie et parce qu'il ne peut pas plaider leur cause lui-même, vu qu'il a la charge de faire voter le budget de son collègue absent. Si une subvention est votée, elle devrait être donnée à la compagnie que représente M. J. W. Regan, qui n'est pas un de mes amis politiques. Ce service s'étend d'Halifax à New-York, en passant par Saint-Jean, Terre-Neuve. Les conditions nouvelles dans lesquelles nous nous trouvons donnent beaucoup d'importance à ce service entre la Nouvelle-Ecosse et New-York. Les hommes d'affaires de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick feront plus de commerce s'ils ont un meilleur service avec New-York. La discontinuation de ce service, l'an dernier, a causé beaucoup d'ennuis en nous mettant dans l'impossibilité d'expédier nos produits à nos acheteurs de New-York. Le Gouvernement doit faire tout en son pouvoir pour assurer le maintien des communications actuelles. Je demande au ministre de ne pas signer ce marché avec la compagnie Furness-Withy et de demander dans le budget supplémentaire un crédit pour un service entre Halifax et Terre-Neuve et entre Halifax et New-York.

L'hon. M. MACLEAN: Le crédit n'est pas voté à une compagnie en particulier. L'argent peut être donné à n'importe qui. Quant au service entre Halifax et New-York, tout ce que je puis dire, c'est que le Gouvernement s'occupera sérieusement de cette question. Il n'y a qu'un seul cas, où une subvention est accordée pour un service entre le Canada et un port américain, et c'est pour un service entre un port

de la Colombie-Anglaise et les Etats-Unis, sur la côte du Pacifique. Je crois que cette subvention est la conséquence d'une entente conclue lors de l'entrée de la Colombie-Anglaise dans la Confédération. Quoi qu'il en soit, j'étudierai avec soin la proposition de mon honorable ami. Je crois que c'est la première fois qu'on demande une subvention pour un service entre le Canada et un port américain.

M. McKENZIE: Le service en question comprend trois pays, le Canada, Terre-Neuve et l'Angleterre. Les deux autres pays payent-ils une subvention?

L'hon. M. MACLEAN: Je ne le crois pas.

M. McKENZIE: Je ne vois pas de raison pour que le Canada soit seul à subventionner cette ligne. Le service a certainement plus d'importance pour Terre-Neuve que pour nous, car si les navires font escale à Saint-Jean et vont directement en Angleterre, ils auront naturellement un trafic considérable. Si Terre-Neuve et l'Angleterre ne subventionnent pas cette ligne, pourquoi les contribuables du Canada seraient-ils invités à lui donner 20,000 dollars par année?

Le ministre dit que cet argent n'est pas voté à une compagnie en particulier, mais s'il veut s'informer dans le département, il constatera que pendant des années et des années, la subvention a toujours été accordée à la compagnie. Il en a toujours été ainsi depuis que j'occupe un siège dans cette Chambre. Tous les ans, le ministre du Commerce (sir George Foster) ramène la question et l'argent est voté sans que personne semble y attacher d'importance.

Quant à subventionner un service entre le Canada et un port américain, si une subvention est nécessaire pour encourager notre commerce dans cette direction, je ne vois pas pourquoi elle ne serait pas accordée. S'il est possible d'avoir un bon service sans subvention, très bien, mais il n'y a pas de doute qu'un bon service entre les deux pays serait un grand avantage. Il se fait déjà un commerce de poisson considérable entre la Nouvelle-Ecosse et New-York, et le navire dont parle l'honorable député de Lunenburg (M. Duff) doit rendre de grands services.

L'honorable député de Frontenac (M. Edwards) nous a parlé des dangers de la concurrence entre les navires et les chemins de fer. La concurrence est notre seule planche de salut, dans cette partie du pays.

Pendant la saison de navigation, nous pouvons toujours lutter contre les chemins de fer, mais, dès qu'ils ont le champ libre, ceux-ci élèvent leurs tarifs.

L'hon. M. FIELDING: Quant à la question, soulevée par le représentant de Lunenbourg (M. Duff), de l'opportunité de remettre cette subvention à une compagnie canadienne, on constatera en examinant les archives qu'elle a été accordée en premier lieu à une compagnie d'Halifax, mais que le service établi par les gens d'Halifax a été si peu satisfaisant, qu'après quelques années, la subvention a été remise à la compagnie Furness-Whity. Ce n'est qu'après que la compagnie canadienne a eu une bonne chance que la compagnie anglaise a mis la main sur la subvention. Quant à subventionner un service de bateau se rendant à New-York, c'est-à-dire, si on entreprend de subventionner des bateaux à vapeur se rendant aux Etats-Unis par l'Atlantique, et si l'on considère qu'une grande partie du commerce suit cette direction, je rappellerai au ministre (M. Maclean) qu'il y a sur la côte occidentale de la Nouvelle-Ecosse plusieurs endroits où l'on serait bien aise d'obtenir de l'aide sous la forme de subventions à un bateau à vapeur faisant la navette entre ces ports et Portland ou Boston. J'ai idée que des demandes de ce genre pourront parvenir au ministre, et s'il décide de subventionner des navires se rendant à New-York, il y aura alors, j'imagine, un précédent qui nous autorisera à demander une subvention pour un service entre le Canada, Portland et Boston.

M. EDWARDS: Il serait aussi légitime de subventionner la compagnie du Richelieu et de l'Ontario, pour faire passer ses bateaux sur le lac Ontario et concurrencer le Grand-Tronc et les autres voies ferrées que de subventionner une ligne de navigation entre Halifax et New-York.

M. McKENZIE: Si les subventions étaient nécessaires pour procurer aux habitants de l'Ontario des tarifs plus bas, je dirais qu'il faut en donner. Cependant, il est fort probable qu'ils obtiennent des tarifs peu élevés sur ces bateaux, en l'état actuel, car ceux-ci peuvent faire le transport à bien meilleur marché que les chemins de fer.

M. EDWARDS: Exactement.

Service à la vapeur entre Baddeck et Iona, $5,825.

M. McKENZIE: Voilà un service que je désire signaler au ministre. Il est dans

ma circonscription. C'est le raccordement entre le comté de Victoria et l'Intercolonial. C'est le seul que nous ayons entre la plus grande partie de ma circonscription et le réseau des voies ferrées du Canada. La population est menacée de la cessation complète de ce service. L'an dernier et l'année précédente, les armateurs n'ont pas fait un sou de bénéfice; au contraire, ils ont perdu de l'argent et ils m'ont dit, ainsi qu'au ministre, je crois, qu'à moins qu'on ne fasse quelque chose pour ce service, ils devront l'interrompre, ne pouvant pas le continuer dans l'intérêt du pays, sans faire quelque gain. Tout ce qui sert à l'exploitation d'un bateau à vapeur a renchéri. Le charbon coûtait autrefois $3 la tonne, mais, aujourd'hui, il faut le payer $8 la tonne. Tout le reste a renchéri dans la même proportion, et néanmoins il n'y a pas eu d'augmentation des subventions aux bateaux à vapeur. Il y a dix ans que la subvention accordée à cette compagnie a été augmentée. Or, ce service intéresse particulièrement l'Etat, parce qu'il se raccorde à l'Intercolonial. Le chemin de fer a construit un quai à Iona, où ses trains aboutissent, et il en a aussi construit un à Baddeck. A proprement parler, le service devrait être fait par l'Etat, car le chemin de fer transporte à Baddeck de la marchandise et des voyageurs de tous les coins du Canada. Il vend des billets pour Baddeck et y dépose les voyageurs, mais lorsque ceux-ci se rendent à Iona, ils n'ont plus le raccordement, sauf par le bateau que cette compagnie met en service. Si celui-ci s'arrête, le Gouvernement devra fournir un moyen de transport pour remplir les conditions des billets qu'il vend en tous les endroits du monde où il a des raccordements. Je n'ignore pas que le département a reçu des armateurs des communications à ce sujet, et j'insiste auprès du ministère—je voudrais appeler surtout l'attention du ministre des Chemins de fer, s'il était présent—pour qu'il s'empare de ces services, achète le bateau de cette compagnie et soit ainsi le propriétaire des moyens de communication entre le chemin de fer et ce côté des lacs Bras d'Or. Vu que le ministre des Chemins de fer est absent, le ministre intérimaire du Commerce est peut-être en mesure de dire si le Gouvernement suivra mon conseil. S'il ne le fait pas, que le Gouvernement essaie de maintenir le service. Qu'il accorde une aide sensible afin qu'il puisse être entretenu.

M. EULER: Je me demandais précisément quel est le fondement de ce système de subventions. Lorsque les articls précédents concernant les subventions à des services avec l'étranger étaient en discussion, j'ai cru que ces subventions pouvaient être justifiables; mais voici que nous en sommes rendus au point d'accorder des subventions à des lignes de navigation intérieure, et j'aimerais à savoir depuis quand cette pratique existe et quelle en est la véritable raison.

Nous n'habitons pas tous les Provinces maritimes et nous devons compter sur les chemins de fer; si ces derniers élèvent leur tarif, nous devons acquiter cette augmentation, sans venir demander l'aide du Gouvernement fédéral. En ce qui me concerne, je m'étonne qu'on permette une pareille inégalité.

M. EDWARDS: Mon honorable ami n'y voit pas plus clair que moi, évidemment.

M. EULER: Nous sommes d'accord. Je ne comprends pas pourquoi on persévère dans cette politique, et j'aimerais à connaître la raison de cet état de choses. Possible que ce soit parce que l'on s'en est tenu à cette politique depuis longtemps et qu'il est très difficile de la modifier. Nous sommes peut-être tous conservateurs sur ce point, mais, en ce qui me concerne personnellement, je tiens ce système pour absurde, me rappelant les arguments qu'on a fait valoir jusqu'ici. Il me fait l'effet d'être simplement l'ancien système de subventions qui a prévalu, dans la province d'Ontario, et qui a permis d'accorder des subventions à certaines industries dans le but de les engager à s'établir dans une localité désignée, ce qui équivalait à adopter une politique destinée à aider certains particuliers à réaliser des bénéfices aux dépens de la population en général.

Je crois que le système des subventions a fait son temps. Cette politique de subvention semble ne différer en rien, dans ces données générales, de celle dont je viens de parler, et l'on devrait, à mon avis, fournir à l'appui du vote du crédit en question une raison plus forte que celle qui a été donnée.

L'hon. M. FIELDING: Mon honorable ami vient d'une région où les chemins de fer sont nombreux, et voilà pourquoi il ne peut apprécier exactement la situation d'autres territoires moins bien partagés à cet égard. Il y a, au Canada, des régions qui n'ont pas de service de chemin de fer. Il n'est donc pas déraisonnable que la population de ces territoires obtienne l'avantage d'un service, quelque faible soit-il, de

bateaux à vapeur. L'honorable député dit que, dans l'Ontario, on ne s'adonne pas à ce Gouvernement pour lui demander de l'aide. Jamais un chemin de fer n'a été construit, en Canada, sans avoir demandé l'aide du Gouvernement fédéral et c'est ainsi que ce dernier a contribué à la construction des voies ferrées dont bénéficient maintenant certaines parties du pays. On ne pêche pas plus gravement en aidant une compagnie de navigation qu'on ne le fait en subventionnant une compagnie de chemin de fer.

Au sujet des Provinces maritimes, je dirai qu'il m'arrive de connaître la localité dont mon honorable ami le chef de l'opposition a parlé. Il est vrai que le comté de Victoria qu'il représente, ne possède pas de voie ferrée et ils sont rares les comtés dont on peut dire cela. Si ce comté n'a pas de chemin de fer, il possède les communications par eau, et je dois dire que, dans les circonstances, les motifs qui militent en faveur de l'octroi d'une subvention à une compagnie de navigation sont aussi puissants que ceux qu'on peut indiquer à l'appui d'une subvention destinée à favoriser la construction d'un chemin de fer. Je ne puis voir la différence qui existe entre les deux entreprises, à mon point de vue.

M. RICHARDSON: Je ne pense pas que le motif avancé par l'honorable député (M. Fielding) justifie aucunement d'accorder des subventions à ces compagnies maritimes. Il a dit, avec raison, qu'on n'a jamais pu construire un chemin de fer au Canada sans demander l'aide du parlement fédéral.

M. EULER: Cela ne justifie pas plus la politique suivie.

M. RICHARDSON: Pas du tout. Notre politique de chemins de fer est la politique la plus maudite et la plus insensée qu'aucun pays sous le soleil ait jamais adoptée. (Exclamations).

La cour suprême du Canada a décidé que le mot "maudit" n'est pas un blasphème, du moins c'est ce que je comprends; sur la foi de cette décision, j'emploie le terme de propos délibéré. Comment! la population du Canada a payé aux compagnies de chemins de fer trois fois le coût total de leurs entreprises, et parce qu'elle a été assez insensée de le faire, des députés se lèvent en cette enceinte pour excuser le maintien des subventions accordées au service des navires. Je ne critique pas mon bon vieil ami, l'honorable député de Shelburne-et-Queen (M. Fielding), pour qui j'ai beaucoup d'estime. Il ne fait qu'exprimer ce qui lui semble être l'opinion publique. Je tombe entièrement d'accord, quant à moi, avec l'honorable député de Waterloo (M. Euler) quand il dit qu'il est grandement temps que le peuple canadien décide d'envisager cette question de subventions face à face. Que nous ayons continué à répandre ces subventions dans la classe des compagnies de chemins de fer et d'aider si longtemps de petits navires à faire le trajet entre certains ports, cela ne nous excuse pas de maintenir un pareil système. En vérité, c'est là, à mon avis, la meilleure raison de nous en départir. Parce que nous avons follement agi durant trente, quarante ou cinquante ans, ce n'est pas là une raison de maintenir une pareille politique. Pourquoi la population des Provinces maritimes ne pourvoirait-elle pas à ses propres navires et ne s'occuperait-elle pas de ses propres transports?

Je veux dire, en ce qui concerne le chemin de fer Intercolonial qui dessert les Provinces maritimes depuis quarante ou cinquante ans, en réalité depuis la Confédération, que le reste du Canada a dépensé des millions pour le maintenir, afin que les gens de ces provinces puissent faire transporter leurs marchandises à un tarif qui était, je crois au début, environ un tiers de ce qu'était celui des compagnies particulières. C'est très bien de dire que nous devons subventionner les chemins de fer, mais je ne sache pas qu'on le fasse dans les autres pays. Aux Etats-Unis, les chemins de fer sont construits par des particuliers et entretenus par eux. Mais chez nous ce sont les exploiteurs, les promoteurs de chemins de fer qui empochent tous les millions. La nation a dû continuer de verser des centaines de millions à des particuliers pour assurer le fonctionnement des chemins de fer. N'est-il pas vraiment temps de mettre un terme à cet état de choses? Si vous voulez laisser l'exploitation des chemins de fer à l'entreprise privée, eh bien alors, que les gens intéressés construisent les lignes et les paient de leur poche, au lieu de prendre l'argent du public pour cela, comme on l'a fait pendant des années. En agissant comme nous l'avons fait, nous nous sommes mis dans un tel embarras que nous avons perdu d'un à deux milliards. Ainsi que je l'ai dit ici l'autre soir, on a donné au chemin de fer du Pacifique-Canadien en argent comptant, terrains, exemptions d'impôts et de douanes, une somme qui suffirait à reconstruire deux ou trois fois le réseau. Le syndicat et les personnes qui poussaient à la construction de ce chemin de fer ont fait leurs millions avec cela, et s'en sont allés les dépenser en Europe, tandis que nous, Canadiens, nous payions les frais. Je vous remercie, monsieur l'Orateur, de la latitude que vous avez bien

voulu me donner. Je suis indigné de voir que l'on vote tous les ans toutes ces petites subventions, parce que cela a été l'habitude dans le passé. Il est maintenant temps de s'arrêter.

M. McMASTER: Monsieur l'Orateur, je désire rectifier la déclaration faite par l'honorable député de Springfield (M. Richardson) à l'effet que les chemins de fer américains ont été construits sans subventions.

M. RICHARDSON: D'une façon générale.

L'hon. M. MACLEAN: Cela n'est pas.

M. McMASTER: Si je comprends bien, toutes les lignes du Pacifique aux Etats-Unis ont reçu de grandes concessions de terrains. C'est une simple remarque que je fais. Ce que je voudrais recommander particulièrement à ce comité, c'est que nous devrions avoir une politique bien définie, relativement à ces subventions aussi bien que sur les autres questions qui se présentent actuellement à la nation. Pour pouvoir voter intelligemment, il faut que le Gouvernement définisse clairement son programme.

M. DAVIDSON: Je demanderai à l'honorable député s'il ne serait pas bon pour nous d'avoir l'opinion bien définie de l'opposition à ce sujet, étant donné surtout que la grande majorité des députés de l'autre côté de la Chambre ont une politique tout à fait différente de celle de leur leader.

M. McMASTER: Je ferai simplement remarquer à l'honorable député de...

Des VOIX: Jérusalem.

M. McMASTER: Je lui ferai remarquer qu'il appartient au Gouvernement de soumettre au peuple un programme bien défini et qu'il appartient à l'opposition de le critiquer ou si elle le préfère d'en énoncer un autre. Nous votons ce soir des crédits considérables sans que le Gouvernement nous dise que ces subventions soient nécessaires. Il est intéressant de noter, monsieur l'Orateur, que lorsque la province de la Nouvelle-Ecosse est, je ne dirai pas attaquée, car personne ne voudrait attaquer des gens si aimables, mais si l'on fait allusion à ses droits ou plutôt aux gratifications dont elle jouit depuis plusieurs années...

M. EDWARDS: "Gratifications" est mieux que "droits".

M. McMASTER: Alors aussitôt nous voyons des députés se lever des deux côtés de la Chambre pour défendre avec enthousiasme ces privilèges. Or, je crois que la proposition du député de Waterloo-Nord est très recommandable. Si nous entreprenons de vérifier quels sont les avantages que retire de l'Etat une partie du pays de préférence à l'autre, nous allons nous lancer dans une longue et difficile enquête. Il y en a dans l'Est qui pourront dire que l'Ouest a profité des sommes considérables que l'on a dépensées pour construire des chemins de fer dans cette région; et l'on pourra peut-être en dire autant de l'autre côté pour l'Intercolonial et les tarifs réduits dont les gens de la Nouvelle-Ecosse, du Nouveau-Brunswick et d'ailleurs ont profité en expédiant leurs marchandises dans l'Ouest.

Je ne sais trop si ce serait là une question qui pourrait faire l'objet légitime d'une enquête; mais nous pourrions convenablement mettre à l'étude la question de savoir s'il faut accorder pareilles subventions, et il me semble que le Gouvernement actuel, à qui incombe la responsabilité de diriger les affaires publiques, a le devoir de faire clairement connaître son attitude au public. Tous nous désirons que les provinces du Dominion soient traitées avec justice; mais il faut aussi tenir compte de l'opinion de ceux qui prétendent qu'il ne convient pas de confier les deniers de l'Etat à des intérêts privés, sans que l'attitude du Gouvernement sur la question ait été clairement formulée et sans qu'on connaisse autant que possible les avantages qui doivent découler de pareille dépense.

M. McKENZIE: Ces bourrasques ne m'affectent pas le moins du monde, monsieur le président. Il s'agit d'un service public de premier ordre et qui compte trente années d'existence; or, encore que je siège ici depuis près de quinze ans, c'est la première fois que je l'entends attaquer. Je ne m'explique pas l'hostilité que la question provoque ce soir. La pensée dont s'inspire le Gouvernement, à l'instar de ses prédécesseurs, c'est de rendre un service public. Si le chiffre des recettes réalisées par l'Intercolonial, par suite de ce raccordement, était sous les yeux de la Chambre ce soir, et que l'on constatât que, grâce à ce service, l'Intercolonial a perçu de fortes recettes provenant du transport des voyageurs et des marchandises, recettes qui sont tombés dans les coffres de l'Etat par suite de cette correspondance, je suis d'avis que toute critique cesserait. J'en suis convaincu, les avantages ainsi recueillis compensent amplement l'intérêt versé par l'Etat pour la minime subvention ainsi accordée, et, à mon avis, c'est là un placement lucratif pour l'Etat, puisque la compagnie subventionnée n'a qu'un bref parcours de 11 milles; l'Intercolonial obtient le transport

à longue distance pour toutes les marchandises et il est en mesure d'effectuer ce voiturage, ce qu'il ne pourrait pas faire, s'il lui était impossible de rendre ces marchandises à destination. Le bateau recueille le trafic près du chemin de fer à Iona; la compagnie n'a qu'un parcours de 11 milles à faire et ne peut pas exiger plus qu'une minime somme pour la traversée. Les intérêts du pays demandent que cette correspondance soit maintenue.

Il y a quelques jours j'ai lu dans " Maclean's Magazine " un entrefilet satirique où l'auteur dit que lorsque nous en venons à causer sur un sou, tous les députés s'enthousiasment, parce que cela rentre dans leur conception des finances. Ce soir j'observe que nous avons voté 1,000,000 de dollars, sans mot dire. Mais il semble que cet article ne dépassait pas la conception financière de quelques députés et ils se sont éveillés pour le discuter.

L'hon. M. MACLEAN: Il n'est pas juste d'imputer tous ces crédits à la province de la Nouvelle-Ecosse. Les crédits affectés au service local atteignent le chiffre de $240,000 piastres et trois ou quatre de ces crédits absorbent plus de la moitié de cette somme. Il y a le service de vapeur entre l'île du Grand-Manan et la terre ferme du Nouveau-Brunswick. J'ignore le chiffre de la population, mais je le porterais à deux ou trois mille. Le député de Westmorland pourrait peut-être me renseigner.

M. COPP: Deux mille cinq cents âmes.

L'hon. M. MACLEAN: Voilà un service auquel nous pourrions fort bien prêter notre concours en votant ce minime crédit, surtout si ce service n'est pas indépendant, et l'on prétend qu'il ne l'est pas. En réalité, je crois que la plus grande partie de ces services de vapeurs ne gagnent pas de dividende. Il figure un autre crédit de $10,000 piastres affecté à un service entre Halifax et Terre-Neuve. Ce n'est pas un service provincial. Je remarque un minime crédit destiné à subventionner un service entre l'île Pelée et la terre ferme. Si je ne me trompe, c'est dans l'Ontario et je suis bien aise qu'il y ait ici un crédit porté au compte de cette province. Puis voici un crédit de 70,000 piastres affecté à un service de vapeurs entre Montréal, certains points sur le fleuve Saint-Laurent, les îles de la Madeleine, l'île du Prince-Edouard et Terre-Neuve, et ce service est dans l'intérêt d'Ontario, de l'île du Prince-Edouard et de Québec. Il y a d'autres services de cette nature et si les honorables députés parcourent ces articles, ils se convaincront que plus de la moitié de ces crédits sont affectés à des services de paquebots qui ne sont pas provinciaux. On peut invoquer en faveur de ces services l'excuse qu'on formule en défense de l'enfant venu sans invitation, à savoir, qu'il est bien petit, et par conséquent l'objection est bien petite. Je voudrais pouvoir être en mesure de dire que ces subventions ne rendent pas de service public et je désirerais réellement qu'il fût possible de les rayer du budget. J'espère qu'on les biffera dans quelques années d'ici ou dans un prochain avenir, et il est peut-être vrai qu'on devrait en rescinder quelques-uns maintenant.

M. RICHARDSON: Très bien.

L'hon. M. MACLEAN: Mon honorable ami du Manitoba peut difficilement se rendre compte de la situation, sans connaître la province de la Nouvelle-Ecosse. Je songe à un service pour lequel on accordera une subvention dans le comté de l'honorable député de Guysborough (M. Sinclair). Il n'y a pas un seul mille de chemin de fer dans le comté de Guysborough; les villes principales et les ports de mer ne sont accessibles que par un service de navigation entre une station de chemin de fer sur le détroit de Canso d'où ces localités particulières sont desservies par des bateaux subventionnés.

M. RICHARDSON: Quel est le montant de la subvention?

L'hon. M. MACLEAN: 5,500 piastres. Il ne serait pas possible de maintenir un service sans quelque subvention. La plupart des services locaux sont subventionnés par le gouvernement provincial et ils prétendent même maintenant que l'ensemble des subventions accordées par les deux gouvernements ne sont pas suffisantes et ils ont demandé cette année une augmentation des subventions. Les comptes d'exploitation de ces services sont soumis au département et l'on ne peut pas établir que dans un seul cas ces compagnies ont gagné de quoi payer un dividende et dans quelques cas nous apprenons que cette année, si l'on n'augmente pas les subventions, les services seront abandonnés. Comme l'a dit le chef de l'opposition (M. McKenzie), les chemins de fer devraient subventionner ces services qui sont réellement des affluents des chemins de fer. Je dirai aux honorables députés qui s'intéressent aux demandes de leurs électeurs pour obtenir des augmentations de subventions que le département a mis ces questions à l'étude et que le Gouvernement devra prendre une décision d'une façon ou de l'autre dans le courant de la semaine. Dans

le budget principal, nous n'avons accordé aucune augmentation des subventions locales. Il y a une augmentation apparente de 70,000 piastres dans le crédit n° 173, mais c'est en réalité une consolidation de différents services qui se faisaient séparément dans le passé, et ce n'est pas une augmentation.

M. CHISHOLM: Quels sont les services qui existaient auparavant et que le ministre dit avoir été consolidés dans ce crédit?

L'hon. M. LEMIEUX: Ils comprennent d'abord le service qui existait depuis quelques années entre Montréal, Québec et Gaspé et les ports sur le Saint-Laurent jusqu'au bassin de Gaspé. L'autre est le service entre Pictou, l'île du Prince-Edouard et les îles de la Madeleine. Il y avait un troisième service entre Sydney et quelques autres ports dont j'ai oublié les noms, mais je voudrais savoir du ministre si ce service ne comprend pas les deux que j'ai mentionnés.

L'hon. M. MACLEAN: Il comprend le service sur la rive nord du Saint-Laurent, des ports sur la rive sud et les îles de la Madeleine.

L'hon. M. LEMIEUX: J'apprends qu'une compagnie sérieuse a fait des arrangements avec le département pour accomplir ces voyages et qu'elle a trouvé des navires qui conviennent au service.

L'hon. M. MACLEAN: Elle a enfin pu se procurer des navires propres à ce service.

L'hon. M. LEMIEUX: Pendant l'année dernière et en réalité depuis le commencement de la guerre, les services entre Montréal et Gaspé et entre Pictou et les îles de la Madeleine ont été très inférieurs. Autrefois, les navires réservés à ces routes étaient bons, mais au commencement de la guerre on les a vendus à l'amirauté ou à la commission impériale des munitions et il en est résulté que le service en a souffert. L'an dernier le service entre Pictou et les îles de la Madeleine a été très mauvais, les navires ne valaient rien pour le service. La compagnie avait affrété un remorqueur appelé l'"Entreprise", d'Halifax, et la population des îles de la Madeleine se plaignaient fortement de l'infériorité du service qu'on lui faisait. Les exportateurs aux îles de la Madeleine et à Gaspé n'étaient pas satisfaits du service et il n'y avait sur l'un et l'autre navire, aucune installation pour les passagers. J'apprends que cette année, le Gouvernement a trouvé une compagnie qui est soutenue par de forts capitalistes et qui a pu s'assurer le "Lady Evelyn", autrefois paquebot du service des postes à Rimouski. pour faire le service de navigation entre Pictou, l'île du Prince-Edouard et les îles de la Madeleine; elle s'est aussi procuré un excellent navire construit pour l'Espagne aux chantiers de construction de Davey à Lévis. Ce navire fait le service entre les ports de Montréal, Québec et Gaspé. La même compagnie a obtenu une subvention pour un service entre Montréal et Terre-Neuve, et elle fera aussi le service entre Québec et la rive nord du Saint-Laurent où il y a un excellent commerce à desservir.

M. EDWARDS: Quel genre de commerce se fait entre Gaspé et les îles de la Madeleine?

L'hon. M. LEMIEUX: Entre Pictou et les îles de la Madeleine, il y a un bon et profitable service en poisson, farine, marchandises générales et bois de charpente.

La population des îles de la Madeleine a grandement besoin de ce service et d'ailleurs ces îles sont isolées du reste du monde pendant plusieurs mois de l'année. La population des îles de la Madeleine est de 7,000 âmes. Le service entre Montréal, Québec et Gaspé est excellent, car les pêcheurs de tous les ports du littoral expédient leur poisson dans les grandes villes.

Le devoir incombe donc au Parlement de leur fournir toutes les facilités de transport, car la population du centre du pays exige des approvisionnements de poisson de plus en plus considérables. Le département s'est montré fort généreux en complétant ce service et je suis très heureux d'apprendre qu'il sera accompli par une compagnie responsable cette année.

Service à vapeur entre Froude's Point et Lockeport (N.-E.), $600.

L'hon. M. FIELDING: Si le ministre veut bien se donner la peine d'examiner cette colonne du budget du haut en bas, et examiner les divers articles suivant une progression descendante de 1,000,000 piastres jusqu'à cet item de 600 piastres, il ne pourra faire autrement que de s'excuser en face de la modicité de cette somme. Ce service est destiné à relier la ville de Lockeport à la voie ferrée la plus rapprochée. Je suis en mesure de donner l'assurance à l'honorable député de Brome (M. McMaster) que cette subvention ne servira à enrichir personne, pas même une compagnie particulière. Le petit vapeur est mis en service à très bon marché par la ville de Lockeport. Si ma mémoire est fidèle, c'est le greffier de la ville qui remplit les fonctions de commissaire et un autre fonctionnaire civique agit comme capitaine. En

tout cas, la ville essaie de joindre les deux bouts, mais elle perd de l'argent chaque année.

Lockeport est l'un des centres de pêche les plus importants de la Nouvelle-Ecosse. mais n'ayant pas l'avantage d'être sur le parcours de la ligne principale du chemin de fer, ce petit bateau est le seul moyen de communication entre la gare et cette ville d'avenir. Je désire donc prier le ministre de voir s'il ne pourrait pas augmenter quelque peu la subvention lorsqu'il fera voter les crédits supplémentaires. Je puis lui donner l'assurance que le subside ne servira pas à enrichir personne et qu'il ne tombera pas entre les mains d'une compagnie particulière.

L'hon. M. MACLEAN: C'est l'un des articles du budget qui est à l'étude.

Service à vapeur entre Grand-Manan et la terre ferme, $10,000.

M. WIGMORE: J'insiste auprès du ministre sur la nécessité absolue d'augmenter cette subvention dans le budget supplémentaire. Je suis au fait du service qu'accomplit ce navire à vapeur et je sais que la compagnie n'a pas distribué de dividende depuis des années. Depuis quatre ou cinq ans, elle n'a pas même été en mesure d'allouer un seul sou pour la dépréciation de son navire. Ce vapeur est le seul moyen de communication entre la terre ferme, Grand-Manan et les îles aux Chevreuils (Deer Islands). De plus, le navire fait escale à Saint-Andrews, à Saint-Stephen et à plusieurs autres ports intermédiaires. La compagnie a reçu une offre de $50,000 piastres pour le vapeur qui fait ce service, le "Grand-Manan", et je le crains fort, si la subvention n'est pas augmentée, elle se verra dans la nécessité d'abandonner cette ligne.

M. DUFF: Combien de voyages le vapeur fait-il par jour entre Grand-Manan et la terre ferme?

M. WIGMORE: Il visite Grand-Manan, l'île aux Chevreuils, Eastport, Campo-Bello, Saint-Andrews et Saint-Stephen tous les deux jours. Il fait en outre trois voyages par semaine à Saint-Jean pendant l'été et un voyage hebdomadaire pendant l'hiver, visitant les différentes îles dans l'intervalle.

M. COPP: Est-ce qu'il y a plus d'un navire à vapeur affecté à ce service?

M. WIGMORE: Il n'y en a qu'un.

M. COPP: Qui est propriétaire de ce vapeur?

L'hon. M. MACLEAN: Ce navire est la propriété de la compagnie de navigation de Grand-Manan. Comme l'a fait observer l'honorable député de Saint-Jean (M. Wigmore) ce vapeur dessert un bon nombre d'endroits. Pour le présent exercice financier, la compagnie demande que la subvention qu'elle reçoit soit portée à 5,000 piastres. La question est à l'étude et elle sera décidée dans un sens ou dans l'autre d'ici à quelques jours.

M. WIGMORE: J'espère que la décision du département sera favorable, car je sais que la compagnie n'a pas réalisé un seul dollar de profit en ces dernières années. L'état des recettes et des dépenses de la compagnie établit que son bilan se solde chaque année par un déficit.

Service à vapeur entre Halifax et la côte ouest du Cap-Breton, avec arrêts aux ports d'escale, $4,000.

M. CHISHOLM: Quels sont les ports d'escale?

L'hon. M. MACLEAN: Halifax, Port-Mulgrave, Port-Hawkesbury, Port-Hastings, Port-Hood, Mabou, Margaree, Grand-Etang, Chéticamp et Eastern-Harbour; le vapeur fait escale deux fois par mois à Havre-au-Bouche, au Cap-George et à Pleasant-Bay; il fait également escale à Inverness, Broadcove-Marsh et à l'île Margarie, chaque fois qu'il y a un nombre suffisant de passagers ou une certaine quantité de marchandises à prendre à bord et pourvu que la température le permette.

M. SINCLAIR (Guysborough): Quel est le nom de ce bateau?

L'hon. M. MACLEAN: Strathlorne.

M. CHISHOLM: La compagnie prétend qu'il n'y a pas assez d'eau pour qu'elle puisse entrer dans le port de Margaree. Je crois que ceci est inexact, et que le navire peut s'y arrêter si les propriétaires le veulent bien. Je prierais le ministre de voir à y contraindre la compagnie lors du renouvellement de son marché. Ce port a subi des changements considérables depuis une couple d'années et je suis sûr qu'un bateau peut y pénétrer, avec un peu de misère sans doute, mais il est absolument nécessaire qu'il arrête à Margaree, puisque cela nous dispenserait d'un transbordement au moyen d'allèges. Il y a treize pieds d'eau dans le port.

L'hon. M. MACLEAN: Le ministre de la Marine s'occupe de cette affaire, et il sera fait un rapport sur la profondeur de l'eau à Margaree.

M. SINCLAIR (Guysborough): Il m'arrive de mon comté une lettre dans laquelle on demande que ce bateau arrête à Ballantyne's Cove lors de son dernier voyage de chaque année. Ce navire part d'Halifax et il passe par le détroit de Canso; il n'aurait, en conséquence, qu'un bien faible trajet à faire pour atteindre le port de Ballantyne's-Cove, après avoir franchi la baie Saint-George. On assure que cet arrêt vaudrait beaucoup aux gens de l'endroit et ils préfèrent que ce soit le dernier voyage de la saison. Le village est situé à une vingtaine de milles du chemin de fer et l'on n'y vient que par eau. C'est donc à peu près la seule chance qu'ils auraient de faire transporter des marchandises en hiver.

L'hon. M. MACLEAN: J'étudierai cette question.

M. SINCLAIR (Guysborough): Il y a deux services qui devraient être faits par l'Intercolonial: le premier, de Mulgrave à Canso et l'autre, de Mulgrave à Guysborough. J'espère que le ministre voudra bien soumettre cette question au ministre des Chemins de fer. Ces lignes sont de véritables tributaires de l'Intercolonial, dont elles sont des prolongements. L'Intercolonial y cueille des marchandises, du poisson surtout, et le commerce a cru considérablement. Il y a quelques années, lorsque ces bateaux ont paru là, nulle industrie du poisson frais n'existait encore dans la région. Il fallait sécher ou saler le poisson; mais, lorsqu'un moyen se présenta de l'expédier frais, on ne fut pas lent à s'en prévaloir. J'ai obtenu de l'agent de la gare à Mulgrave des chiffres indiquant jusqu'à quel point ce commerce a augmenté. En 1898, le nombre de tonnes expédiées a été de 1,415, valant 99,050 piastres. La somme payée au chemin de fer pour ces expéditions a été de 11,312 piastres. En 1908, les expéditions avaient monté à 3,372 tonnes, et la valeur à 235,900 piastres, avec 31,644 piastres et 3 cents pour le transport par le chemin de fer. L'année dernière, en 1918, ç'a été 13,000 tonnes, valant 1,560,000 piastres, et la somme payée au chemin de fer pour le transport du poisson a été de 158,986 piastres et 35 cents. Outre cette énorme quantité de marchandises, les navires dont je parle ont remis à Mulgrave des milliers de voyageurs à l'Intercolonial. Ceci est de grande importance pour un chemin de fer du Gouvernement. On demandera peut-être pourquoi, puisque l'affaire marche si bien, il faut continuer la subvention, et la raison en est qu'il est bien difficile de maintenir un tel service toute l'année. La glace est très épaisse dans le moment au détroit de Canso et, si vous alliez à Mulgrave, vous ne verriez probablement nulle eau claire aussi loin que la vue peut porter. Pendant les mois d'hiver ces vaisseaux ont à s'ouvrir un passage à travers la glace et nul propriétaire ne tentera pareille aventure s'il n'y trouve son profit. Faute d'aide, il ne ferait marcher son vaisseau que l'été et l'automne, mais il ne voudrait pas continuer le service en hiver. Nulle communication n'existerait entre ces lieux et le chemin de fer à Mulgrave pendant l'hiver si nous n'avions pas des bateaux ainsi subventionnés. Le ministère des Chemins de fer devrait, je crois, mettre là des bateaux capables de passer à travers la glace et d'établir une communication entre le chemin de fer et la ville de Canso et autres lieux. Il y a plus de deux mille habitants à Canso et ils sont à 60 milles du chemin de fer. C'est le service le plus important de mon comté, et c'est à peu près le seul argent que l'on y dépense. Consultez la liste des crédits relatifs aux travaux publics pour cette année et vous n'y trouverez pas deux mille dollars pour tout le comté de Guysborough. Sur un littoral de 150 milles à peu près, nulle dépense de la part d'un département quelconque. Je désire que le ministre se pénètre bien de cette idée qu'il vaudrait beaucoup mieux mettre ce service à la charge du ministère des Chemins de fer et donner à cette ligne des bateaux convenables. Je suis sûr que les résultats seraient très encourageants et l'Intercolonial y gagnerait beaucoup, grâce à une subvention qui, somme toute, n'est que peu de chose comparativement à ce que le chemin de fer retire du transport des marchandises qu'il prend à Mulgrave.

L'hon. M. MACLEAN: Je connais la localité desservie par les steamers dont mon honorable ami a parlé, et j'admets que ce service y est nécessaire, car autrement elle n'aurait pas accès aux chemins de fer, attendu qu'il n'y en a pas sur toute la côte du comté de Guysborough. J'ai toujours cru, comme mon honorable ami, en disant qu'à certains endroits ce service pourrait être fait par l'Intercolonial, et dans le cas particulier dont il s'agit, il me semble que cette idée devrait surtout s'appliquer. Je présume qu'il a dû en parler au ministère des Chemins de fer, mais je serai heureux quand même d'en causer, à mon tour, avec le ministre.

Service à vapeur entre Newcastle, Neguac et Escuminac, avec arrêts aux points intermédiaires sur la rivière et la baie de Miramichi, $2,500.

M. LOGGIE: Les remarques du chef de l'opposition au sujet du service de Baddeck-Iona, et celle du député de Saint-Jean au sujet du service d'Halifax, Canso et Guysborough s'appliquent également à cet item, La situation offre plusieurs traits de ressemblance avec celle dont le député de Guysborough a parlé. Le steamer passe à l'extérieur et à l'intérieur de la baie, recueille le poisson et le livre à l'Intercolonial, à Loggieville. Le Gouvernement ferait bien de se charger lui-même de ce service et de l'ajouter à celui de l'Intercolonial. La compagnie qui s'en était chargée manque de fonds et une députation est maintenant en route pour Ottawa, où elle vient demander au Gouvernement d'augmenter la subvention. Cette députation arrivera cette semaine. Je profite de cette occasion pour signaler l'état financier de la compagnie, afin que le ministre en soit prévenu et qu'il accueille favorablement la requête qui lui sera faite.

Service à vapeur entre Petit-de-Grat et le terminus de l'Intercolonial à Mulgrave, $7,000.

M. DOUGLAS (Cap-Breton-Sud): C'est un service entre Mulgrave et l'île Madame, dans le comté de Richmond. Cette île a une population de 5,000 ou 6,000 âmes et elle n'est mise en communication avec le chemin de fer qu'au moyen de ce service, qui est fait par le steamer "Magdalene". Cet hiver, ainsi que les deux hivers précédents, ce steamer n'est pas arrêté à l'île Madame, de sorte qu'elle est privée de toute communication avec l'extérieur et que les marchandises qui lui sont destinées restent en entrepôt à Mulgrave. Je prierais donc l'honorable ministre d'ajouter un autre steamer à ce service, afin de faire disparaître l'inconvénient dont je viens de parler.

L'hon. M. MACLEAN: C'est la première fois que cet état de choses m'est signalé. Le service ne se fait pas, ou il laisse à désirer, a dit l'honorable député. Je crois que, l'année dernière, le steamer a été endommagé par le feu et n'a pu reprendre son service pendant quelque temps; mais aujourd'hui, il est réparé et continue le service. En tout cas, je serai heureux de faire droit, si possible, à la requête de mon honorable ami, que je lirai dans le compte rendu, car je n'ai pu suivre assez bien les détails de l'exposé qu'il vient de faire. Avant de passer marché avec une autre compagnie, le service actuel sera l'objet d'un examen minutieux, car il faut un steamer convenable.

M. CAHILL: Parmi tous les steamers qui ont fait escale à un port quelconque de la Nouvelle-Ecosse, en est-il qui ne soient pas subventionnés?

L'hon. M. MACLEAN: Oui, il y en a un grand nombre, car il y en a très peu qui soient subventionnés.

Service à vapeur sur la rivière Petitcodiac entre Moncton et les ports intermédiaires, et un port ou des ports sur la côte ouest du comté de Cumberland, $2,500.

M. COPP: Fait-on une inspection ou un rapport établissant si ces steamers subventionnés ont rempli les conditions de leur marché et ont arrêté régulièrement aux différents ports?

L'hon. M. MACLEAN: M. Tupper, l'inspecteur des steamers subventionnés, fait au département, au sujet de chaque service, un rapport établissant de quelle manière les marchés sont remplis.

M. COPP: Se rend-il dans les différentes localités, afin de constater "de visu" de quelle manière les services sont faits?

L'hon. M. MACLEAN: Je crois qu'il visite les navires tous les ans.

Service à la vapeur entre Pictou et Montague avec arrêts à Murray-Harbour et Georgetown, $5,000.

M. ISAAC: Cette subvention de $5,000 est insuffisante et ceux qui font ce service ont beaucoup de difficulté à le continuer. Les temps sont bien changés. Le prix du charbon et les salaires ont tellement augmenté qu'il n'est plus possible de donner ce service aux mêmes conditions qu'auparavant. Pour les parties de l'île du Prince-Edouard, de Montague, de Georgetown et de Murray-Harbour qui ne sont pas desservies autrement, ce service est très important. Je désirerais beaucoup voir le ministre demander un crédit dans le budget supplémentaire pour augmenter cette subvention dans l'intérêt des populations concernées.

Service de goélette entre Pictou, New-Glasgow, les ports du comté d'Antigonish et Mulgrave, $1,000.

M. SINCLAIR (Antigonish-et-Guysborough): Le navire qui fait ce service est désigné à tort comme goélette; c'est un bateau auxiliaire avec vapeur à essence. Je demande à ce que le mot "goélette" soit rayé et remplacé par une désignation plus appropriée. Je rappellerai aussi au ministre que le département a reçu une requête demandant une augmentation de la subvention et dans laquelle sont données toutes les raisons à l'appui de cette demande. Un paragraphe de la requête demande que ce navire prenne des marchandises à Pictou en revenant de l'île du Prince-Edouard, ce qui

en ferait un service interprovincial très utile à cette partie du littoral. Il y a là six ou sept petits ports dans lesquels un navire ordinaire ne peut pas entrer. Le peu de profondeur de ces ports exige un navire d'un modèle spécial. La population de cette région se livre à l'agriculture et à la pêche et est privée de toute communication par chemin de fer. Elle a un grand besoin de ce service par eau pour s'approvisionner au printemps, pour faire venir des engrais pour les terres et pour expédier les poissons et les autres produits, à New-Glasgow et à Sydney. Je ne crois pas qu'une subvention de $1,000 soit suffisante pour assurer la continuation de ce service. Si le ministre veut consulter les lettres et les requêtes que le département a reçues, il trouvera d'excellentes raisons pour augmenter la subvention et j'espère qu'il s'occupera sérieusement de cette question.

L'hon. M. MACLEAN: Je sais que les propriétaires de navires ont demandé une augmentation de $500; c'est à moi-même que la demande a été faite.

M. SINCLAIR (Guysborough): Je crois que l'augmentation demandée est de $1,500.

M. McKENZIE: On devrait lever la séance après avoir voté ce crédit. Nous voulons bien aider le ministre, mais si nous continuons à cette allure, nous serons encore ici à une heure du matin.

L'hon. M. MACLEAN: Je demande à ce que le comité vote encore les deux crédits suivants:

Service à la vapeur de l'ouverture à la clôture de la navigation en 1919, entre Pictou, Mulgrave et Chéticamp, $7,500.

M. CHISHOLM: Les remarques que j'ai faites au sujet du service entre Halifax et l'ouest de l'île du Cap-Breton s'appliquent également à ce service, en ce qui concerne le port de Margaree.

L'hon. M. MACLEAN: S'agit-il du même port?

M. CHISHOLM: Oui, mais il y a deux services différents.

M. COPP: C'est pour cette raison que dans cet item et le suivant, il est dit "de l'ouverture à la clôture de la navigation en 1919".

L'hon. M. MACLEAN: L'article suivant se rapporte aux ports des lacs du Bras-d'Or qui sont fermés en hiver.

M. COPP: Nous avons voté d'autres crédits pour des ports qui sont aussi fermés à la navigation en hiver et les mêmes mots ne se trouvent pas dans l'article.

L'hon. M. MACLEAN: Je crois que la raison en est que la durée de ce service est limitée à la saison d'hiver.

M. COPP: C'est parfait, mais ce que dit le ministre s'applique également au service entre Newcastle, Néguac et Escuminac.

L'hon. M. MACLEAN: Je n'entreprendrai pas d'expliquer pourquoi ces articles sont rédigés d'une manière différente. Cela existe peut-être depuis très longtemps, mais je crois que la chose n'a pas d'importance.

M. DUFF: Est-ce que cette modification dans la rédaction ne nuira pas à la subvention?

L'hon. M. MACLEAN: Non.

Service à vapeur, de l'ouverture à la clôture de la navigation en 1919, entre Port-Mulgrave, Saint-Pierre, Irish Cove et Marble-Mountain, et autres ports sur les lacs de Bras-d'Or, $6,500.

M. DOUGLAS: Pourquoi le crédit est-il moins considérable que celui de l'année dernière?

L'hon. M. MACLEAN: Il fut augmenté, l'année dernière à cause de services spéciaux qui ne sont plus nécessaires cette année. Le service sera fait en partie par un autre steamer, ce que j'expliquerai à l'occasion d'un crédit subséquent.

M. CHISHOLM: L'autre ligne desservira ces ports d'escale?

L'hon. M. MACLEAN: Oui.

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

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

CHAMBRE DES COMMUNES.

Présidence de l'hon. EDGAR N. RHODES.

Mercredi, 9 avril 1919.

La séance est ouverte à deux heures.

DEPOT DE RAPPORTS ET DOCUMENTS.

Par l'hon. sir Thomas White: Etat détaillé indiquant le nombre des fusionnements de banques depuis le 1er octobre 1911 jusqu'à ce jour, ainsi que copie des

pétitions et de la correspondance s'y rapportant.

Par l'hon. M. Rowell: 1. Rapport du secrétaire d'Etat aux affaires extérieures pour l'exercice clos le 31 mars 1918.

2. Rapport de la commission d'enregistrement.

COMMUNICATION D'UN MESSAGE DU GOUVERNEUR GENERAL.

L'hon. sir THOMAS WHITE (premier ministre intérimaire): Monsieur l'Orateur, j'ai l'honneur de transmettre à la Chambre un message de Son Excellence le Gouverneur général portant sa propre signature:

Messieurs de la Chambre des communes:

J'ai reçu avec beaucoup de plaisir l'adresse que vous avez votée en réponse à mon discours prononcé à l'ouverture du Parlement, et je vous en remercie sincèrement.

Devonshire.

Hôtel du Gouvernement,
Ottawa, 3 avril 1919.

1re LECTURE

De trois projets de loi d'intérêt privé:

Le 1er (bill n° 63), déposé par M. Kennedy, concernant la compagnie du chemin de fer terminal d'Essex;

Le 2e (bill n° 64), déposé par M. Tweedie, concernant la compagnie du chemin de fer de High-River à la Saskatchewan et à la baie d'Hudson;

Le 3e (bill n° 65), déposé par M. Boys, tendant à autoriser The Northwest Route, Limited.

COMPOSITION DE LA COMMISSION D'ENQUETE SUR LES RAPPORTS INDUSTRIELS.

L'hon. sir THOMAS WHITE (premier ministre intérimaire) communique à la Chambre le décret du conseil suivant:

C.P. 704.

Copie certifiée d'un rapport du comité du Conseil privé, approuvé par Son Excellence le Gouverneur général, le 9 avril 1919.

Le comité du Conseil privé a pris connaissance d'un rapport, daté du 8 avril 1919, du ministre du Travail, soumettant que la composition de la commission royale instituée par un décret du conseil, le 4 avril 1919 (C.P. 670), pour faire une enquête sur les relations industrielles et faire rapport sur la manière dont elles peuvent être améliorées, au point de vue des patrons ainsi qu'à celui des ouvriers.

Le ministre soumet, en outre, que les patrons et les employés devraient avoir un nombre égal de représentants dans la composition de cette commission dont le président devrait être un membre distingué de la magistrature du pays.

En conséquence, le ministre recommande que les personnes suivantes soient nommées pour faire partie de ladite commission royale, aux fins ci-dessus indiquées:

L'honorable juge en chef Mathers, du Manitoba, président;

L'honorable Smeaton White, membre du Sénat et directeur-gérant de la compagnie de publication la "Gazette", de Montréal;

Charles Harrison, député, conducteur de chemin de fer, de North Bay, Ont., à titre de représentant du public;

M. Charles Riordon, président de la Riordon Pulp and Power Company", de Montréal;

M. F. Pauzé, marchand de bois, de Montréal, à titre de représentant des patrons;

M. T. Moore, d'Ottawa, président du Congrès des métiers et du travail du Canada;

M. J. W. Bruce, de Toronto, membre du tribunal du travail, à titre de représentant des ouvriers.

Le ministre recommande encore que M. Thomas Bengough, de Toronto, qui a rempli les fonctions de secrétaire de la commission d'enseignement technique, soit nommé secrétaire de la commission.

Le ministre recommande enfin que la commission se mette au travail le plus tôt possible et qu'elle soumette son rapport le 1er juin 1919, et que les indemnités accordées aux membres des bureaux de conciliation d'après la loi relative aux enquêtes sur les différends industriels, s'appliquent à cette commission, sauf quant à l'honorable M. White et à M. Harrison qui ne seront remboursés que de leurs frais de déplacement.

Le comité adhère à la recommandation ci-dessus et il la soumet à l'approbation de Son Excellence.

Rodolphe Boudreau,
Greffier du Conseil privé.

DEPOT D'UN PROJET DE LOI RELATIF AU JOUR D'ACTIONS DE GRACES.

M. PEDLOW demande à déposer un projet de loi (bill n° 66) relatif au jour d'actions de grâces.

Quelques DEPUTES: Expliquez-vous.

M. PEDLOW: Monsieur l'Orateur, le bill dans la forme qu'il a maintenant, s'explique par lui-même, son principal but étant double; d'abord, de choisir le deuxième lundi de novembre de chaque année pour la commémoration du jour de l'armistice comme souvenir impérissable de l'heureuse conclusion de la récente guerre, le jour ainsi fixé chaque année, deviendrait un jour d'actions de grâces permanent. Je me propose de fournir plus d'explication sur ce bill, lorsque celui-ci sera lu la 2e fois.

(La motion est adoptée et le projet de loi est lu la 1re fois.)

QUESTIONS.

NAVIRES MARCHANDS APPARTENANT A L'ETAT.

M. SINCLAIR (Guysborough) demande:

Quel est le nombre des navires marchands appartenant à l'Etat?

L'hon. M. BURRELL: Quatre.

LOI DU SERVICE MILITAIRE A HULL.

M. d'ANJOU demande:

1. Le docteur J. U. Archambault, de Hull, a-t-il agi comme médecin examinateur sous le régime de la loi du service militaire, 1917?
2. Dans l'affirmative, combien de temps, et quelles sommes ou quels honoraires a-t-il touchés?

Major général MEWBURN (ministre de la Milice et de la Défense):

1. Oui.

2. Employé à titre d'examinateur médical d'après la loi du service militaire, du 8 octobre 1917 au 1er janvier 1919, avec une moyenne d'honoraires de $8.00 par jour, les paiements ayant été faits aux dates suivantes: 8, 31 octobre 1917, $192; 1-30 novembre 1917, $240; 1-31 décembre 1917, $248; 1er-12 janvier 1918, $96—$776.

M. d'ANJOU demande:

1. Pendant combien de temps le notaire F. F. A. Labelle: (a) pour frais de déplacement; comtés de Hull, Pontiac et Labelle sous le régime de la loi du service militaire, 1917?
2. Les services du notaire F. A. Labelle ont-ils été rétribués? Dans l'affirmative, quelle rémunération a-t-il touchée et quelle somme lui est encore due?
3. Quelles sommes ont été payées au notaire F. A. Labelle; (a) pour frais de déplacement; (b) en frais de bureau?

L'hon. M. MEIGHEN (ministre intérimaire de la Justice):

1. M. F. A. Labelle a été nommé assistant registraire d'après la loi du service militaire pour cette partie du district militaire n° 9, dans la province de Québec, le 28 septembre 1917 et il remplit encore cette fonction.

2. Du 28 septembre 1917 au 11 juin 1918, à $200 par mois, $1,693.34; du 12 juin 1918 au 31 mars 1919, à $250 par mois, $2,408.54.

3. (a) Aucune; (b) Aucune.

M. d'ANJOU demande:

1. Quelles fonctions M. Louis Cousineau, avocat, de Hull, a-t-il remplies sous le régime de la loi du service militaire de 1917?
2. Quelles sommes ont été payées à M. Louis Cousineau (a) en appointements; (b) en frais de déplacement; (c) en frais de bureau?
3. M. Louis Cousineau a-t-il agi comme représentant du ministère de la Justice ou du conseil du service militaire auprès du tribunal d'appel militaire de Hull? Dans l'affirmative, pendant combien de temps?
4. M. Louis Cousineau a-t-il été remercié de ses services avant le 11 novembre 1918? Dans l'affirmative, pour quelles raisons et par qui a-t-il été remplacé?

L'hon. M. MEIGHEN (ministre intérimaire de la Justice):

1. Oui.

[L'hon. M. Burrell.]

2. (a) Pour services rendus comme juge du tribunal n° 304, Hull, 53 jours, $265; pour services professionnels, $3,227.50; (b) rien; (c) copie et papeterie, $20.40.

3. Oui, de temps en temps. De décembre 1917 au 15 octobre 1918.

4. M. Cousineau a été remercié de ses services en octobre 1918, alors qu'ils n'étaient plus requis.

ENREGISTREMENT NATIONAL.

M. PREVOST demande:

1. Combien l'enregistrement national a-t-il coûté au trésor pour les comtés de Terrebonne, des Deux-Montagnes et d'Argenteuil?
2. Quels ont été les honoraires de chacune des personnes qui ont dirigé cet enregistrement dans les trois comtés susdits?
3. Quelles sont les personnes que le registraire du comté de Terrebonne a employées et combien chacune d'elles a-t-elle reçu?

L'hon. M. ROWELL (président du Conseil privé):

1. Terrebonne, $1,710.36; Laval-Deux-Montagnes, $1,104.77; Argenteuil, $1,946.

2. Terrebonne, J. V. Léonard, 49 jours à $6, $294; Laval Deux-Montagnes, J. H. Langlois, 33 jours à $6, $198; Argenteuil, H. Slater, 65 jours à $6, $390.

3. J. A. Roberge, $16; Rose Simard, $4; Rémi Arbour, $44; Théodule Arbour, $28; Paul André, $19.95; L. R. Archambualt, $6.50; E. P. Bélair, $28; M. R. Benoit, $6.50; E. Brosseau, $14; E. Boivin, $31.50; J. N. Brunet, M.D., $44; J. Chevalier, $33; J. Clavel, $21; A. Chauvin, $8; A. Carey, $21; J. B. D'Amour, $10; Docteur R. Dazé, $59.50; G. Dury, $39.85; L. Dufresne, $20; A. Desjardins, $24.50; J. R. Desormeaux, $52.50; A. Emond, $6.50; J. G. Fauteux, $6; Jérôme Fournelle, $30; Arthur Grenier, $6.40; D. Z. Guay, $19; F. X. Gaudette, $37; M. L. Guimont, $20.51; Joseph Gauthier, $26.40; F. A. St-Louis, $16.30; C. L. Girard, $18.50; J. Marc Vermette, $7.50; Georges Harel, $5; Amédée Jasmin, $48.75; M. R. Leclair, $6.50; Florestine Léveillée, $12; F. A. Lorrain, $9; Damase Lauzon, $9; Georges Liboiron, $40; Cyprien Lahaie, $16.15; Fernand Longpré, $12; P. E. Léveillée, $14; Raoul Labour, $6.50; Fernand Leduc, $15; Gustave Léonard, $48; Gérard Léonard, $42; Odilon Lortie, $12; Joseph Limoges, $15; Joseph Léonard, $32.20; Edmond Longpré, $18; G. E. MacLure, $4; Arthur Navert, $10.50; Théo. Grignon, $36; René Martin, $8; Ernest Prévost, $10.50; J. O. Renaud, $48.90; Joseph Renaud, $8; Bruno Rochon, $6.50; N. R. J. Wight, $29.

M. MARCILE demande:

1. Quels sont les noms des personnes à qui un loyer a été payé dans le comté de Bagot pour l'usage de leur maison comme bureau, lors de l'enregistrement de juin 1918?
2. Combien a été payé pour chacune des maisons ainsi louées comme bureaux pour l'enregistrement?
3. Le Gouvernement paie-t-il pour les maisons d'école servant comme bureaux, si la commission scolaire s'oppose à les offrir gratuitement?

L'hon. M. ROWELL (président du Conseil privé):

1. Chrales Viens, Alp. Sicard, Louis Gauthier, T. Desrosiers, H. Auclair, A. Vadnais, Nap. Croteau, D. Auclair, A. Cousineau, Jos. Durand, E. Blanchet, T. Cabana, Antoine Sicard, G. D. Morris, T. Z. Descelles, L. G. Tétreault, Wilfred Melançon.

2. Deux bureaux occupés par Charles Viens, registraire, $20 en tout. Bureaux d'enregistrement, $5 chacun.

3. Non.

M. MARCILE demande:

1. Lors de l'enregistrement du mois de juin 1918, dans le comté de Bagot, quel montant a été alloué: pour chaque sous-registraire et pour chaque jour de travail?
2. Pour chaque maison servant de bureau pour l'enregistrement?

L'hon. M. ROWELL (président du Conseil privé):

1. $2.50.

2. Bureaux du registraire, $20 en tout; bureaux d'enregistrement, $5 chacun.

PENSIONS MILITAIRES.

M. McGIBBON (Muskoka) demande:

1. Quel est le nombre total des simples soldats qui retirent une pension, et quelle somme totale leur paie-t-on?
2. Combien y en a-t-il dans chacune des catégories suivantes, et quelle somme totale accorde-t-on à chaque catégorie: 0-10 pour 100, 10-20 pour 100, 20-30 pour 100, 30-40 pour 100, 40-50 pour 100, 50-60 pour 100, 60-70 pour 100, 70-80 pour 100, 80-90 pour 100, 90-100 pour 100?

L'hon. M. ROWELL (président du Conseil privé):

1. Le nombre total des anciens simples soldats retirant des pensions est de 32,371. Les pensions payées représentent une dépense annuelle de $4,851,750. En plus de cela, il y a 2,499 anciens simples soldats dont l'infirmité contractée au service est inférieure à 4% et qui reçoivent des gratifications dont la totalité s'élève à $109,756.08.

Tableau des catégories de l'invalidité.	Nombre d'anciens soldats.	Engagement annuel.
5% à 9%	2,501	$ 75,030
10% à 19%	1,265	897,840
20% à 29%	8,288	1,068,960
30% à 39%	2,096	395,160
40% à 49%	2,177	529,770
50% à 59%	1,650	497,610
60% à 69%	1,003	369,600
70% à 79%	991	439,050
80% à 89%	204	98,310
90% à 99%	38	20,820
100%	766	459,600
	32,371	$ 481,750

SOLDATS CANADIENS EN SERVICE A L'ETRANGER.

M. POWER demande:

1. Y a-t-il une unité ou partie d'unité de l'armée expéditionnaire canadienne stationnée: (a) en Syrie ou en Palestine; (b) dans les Balkans, et (c) en Egypte?
2. Dans l'affirmative, quel est le nombre approximatif des hommes dans chaque cas?
3. Ces soldats canadiens doivent-ils faire partie de l'armée d'occupation ou seront-ils démobilisés? Dans ce dernier cas, quand?

Major général MEWBURN (ministre de la Milice et de la Défense): Comme on ne saurait se procurer ce renseignement en Canada, nous avons expédié un câblogramme au ministre d'outre-mer pour obtenir cette information.

L'INFANTERIE LEGERE CANADIENNE DE LA PRINCESSE PATRICIA.

M. POWER demande:

1. Le Gouvernement a-t-il reçu des plaintes relativement au traitement des soldats du régiment de la Princesse Patricia touchant le service qui leur a été accordé quand ils réintégraient leur domicile après leur licenciement à Ottawa?
2. Est-il vrai que ces hommes ont eu des places de deuxième classe et qu'on n'a pas mis de wagons-lits à leur disposition?
3. Dans l'affirmative, le Gouvernement se propose-t-il de remédier pour l'avenir à cet état de choses?

Major général MEWBURN (ministre de la Milice et de la Défense):

1. Aucune plainte n'a été reçue.

2 et 3. On a fourni aux officiers un service et des installations de premier ordre, avec wagons-lits de même ordre. Aux soldats on a fourni des installations de 2e classe et des lits de même classe.

Quelquefois on a fourni aux soldats des installations de 2e classe sans leur donner

de wagons-lits de la même classe, et cela parce qu'il fallait utiliser le service du convoi régulier; seulement, les hommes avaient le privilège d'attendre jusqu'au lendemain, alors qu'ils pouvaient obtenir des installations de deuxième classe suffisantes sur le convoi régulier.

LE DIRECTEUR DE LA POSTE DE SELKIRK.

L'hon. sir SAM HUGHES demande:

1. Quel est le directeur de la poste à Selkirk (Manitoba)?
2. Le même particulier tient-il une pharmacie dans un bâtiment éloigné du bureau de poste?
3. Le bureau de poste est-il dans un édifice du Gouvernement?
4. Quelle est la population de Selkirk (Manitoba)?
5. Si le directeur de la poste administre le bureau de poste dans un édifice du Gouvernement et une pharmacie à quelque distance dans un autre bâtiment, pourquoi le bureau de poste ne serait-il pas confié à quelque soldat rapatrié compétent?

L'hon. M. ROWELL (président du Conseil privé):

1. R. H. Gilhuly.
2. Le département n'a pas de renseignement à ce sujet.
3. Oui.
4. D'environ 2,500 âmes.
5. Voir le n° 2. La question sera mise à l'étude.

PAIEMENTS POUR SERVICES DE GUERRE A D'AUTRES QUE LES SOLDATS.

M. TOBIN demande:

Quel est le nombre total des particuliers, autres que des soldats qui ont fait du service au cours de la présente guerre et leurs familles, qui reçoivent des gages, salaires, allocations, indemnités ou rémunération d'une nature quelconque du Gouvernement?

L'hon. M. MEIGHEN: Réservé à titre d'ordre pour dépôt de dossier. Je suggère que l'honorable député rende sa question un peu plus explicite. Veut-il que sa question embrasse tous les ministères? Que faut-il entendre par l'expression "autres que les soldats?" Si l'honorable député restreint sa question à un ministère en particulier et donne la définition de ces termes, il obtiendra une réponse.

M. TOBIN: C'est parfait.

QUESTION TRANSFORMEE EN ORDRE DE DEPOT DE DOCUMENT.

Par M. TOBIN:

1. Combien d'avocats domiciliés et pratiquant dans la ville de Montréal ont été employés par le Gouvernement pendant l'exercice terminé le 31 mars 1919?

[Major général Mewburn.]

2. Quels sont leurs noms et combien chacun a-t-il reçu pour les services qu'il a rendus?

DEMANDE DE DOCUMENTS.

Par M. BLAIR:

Etat indiquant: (a) le nombre de fonctionnaires et de commis employés dans le personnel régulier des classes 1A, 1B et 2A respectivement, dans chacun des services publics suivants: ministère des Travaux publics, services des architectes et des ingénieurs, ministère des Mines, service des mines et des études géologiques; ministère de l'Intérieur, service des levés géodésiques; ministère de l'Intérieur, division de l'arpentage; ministère de l'Intérieur, commission géodésique; ministère de l'Intérieur, division des lignes limitrophes; ministère de l'Intérieur, division de l'observatoire astronomique; b) le nombre de gradués des universités canadiennes qui sont employés dans ces différents services; (c) si le travail accompli dans chaque service est considéré comme technique; (d) combien de promotions (en dehors de celles faites pour remplir des vacances causées par des décès, résignations ou mises à la retraite) ont-elles été faites du grade 2A à 1B et de 1B à 1A, entre le 1er décembre 1908 et le 30 novembre 1915; aussi, entre le 1er décembre 1915 et le 1er mars 1919, dans chacun des services ci-haut; (e) combien de fonctionnaires et commis étaient à leur maximum dans les grades 1B et 2A au 1er décembre 1915, et combien de ces fonctionnaires et commis étaient à leur maximum de leur grade actuel au 1er mars 1919 dans chacun des services ci-haut; (f) combien de vacances ont été créées pour cause de décès, résignations ou mise à la retraite entre le 1er décembre 1908 et le 1er mars 1919 dans les grades 1A, 1B et 2A respectivement; (g) combien de vacances dans chaque grade et dans chacun de ces services ont été remplies par des fonctionnaires ou commis employés dans d'autres services que ceux où ces vacances ont surgi.

UNIFORMITE DANS L'APPLICATION DES PEINES EDICTEES CONTRE LES INSOUMIS.

L'ordre du jour appelle la discussion de la motion suivante:

La Chambre est d'avis qu'un mode uniforme d'administrer la loi, avec des peines uniformes touchant les réfractaires, déserteurs, fugitifs et autres justiciables, est essentiel pour le bien public et le bon gouvernement du pays; qu'on le doit aux soldats qui ont volontairement marché avec tant de bravoure à la ligne de feu, et qui ont si généreusement combattu pour la grande cause de l'humanité.

L'hon. sir SAM HUGHES: Je suis prêt à discuter cette motion aujourd'hui, mais tout ce que je me propose de faire, c'est d'entendre les explications du Gouvernement sur sa position au sujet de cette question; je ne désire pas perdre le temps de la Chambre en revenant sur ce qui a eu lieu dans le passé à propos de ces affaires. En conséquence, j'ai l'honneur de proposer cette motion.

M. l'ORATEUR: L'honorable député désire-t-il parler sur la motion?

L'hon. sir SAM HUGHES: Je ne désire pas parler pour le moment; je clôturerai le débat si c'est nécessaire.

L'hon. M. MEIGHEN (ministre intérimaire de la Justice): Je n'avais pas prévu la nécessité de parler sur cette motion, avant que l'auteur ou quelque autre député n'ait dit quelque chose pour l'appuyer.

L'hon. sir SAM HUGHES: Si le ministre veut qu'on dise quelque chose pour l'appuyer, je peux trouver une centaine de membres de la Chambre qui parleront.

M. DENIS: C'est une majorité.

L'hon. M. MEIGHEN: Le plaisir eût été plus grand si j'avais pu d'abord entendre l'auteur lui-même développer sa motion.

Les termes de la résolution demandent que la Chambre se prononce en faveur d'un mode uniforme d'administrer la loi, avec des peines uniformes touchant les réfractaires, déserteurs, fugitifs et autres justiciables, essentiel pour le bien public et le bon gouvernement du pays; qu'on le doit aux soldats qui ont volontairement marché avec tant de bravoure à la ligne de feu, et qui ont si généreusement combattu pour la grande cause de l'humanité.

Le premier commentaire que je dois faire, c'est que dans son essence la résolution demande simplement un système uniforme d'administrer la loi. D'une manière fondamentale, en vertu de la constitution, l'administration de la loi appartient aux provinces et non au Dominion. Le pouvoir fédéral a juridiction pour la préparation de la loi; l'adoption des statuts rentre dans les limites de ses pouvoirs en conformité de l'Acte de l'Amérique britannique du Nord, mais l'application de la loi rentre entièrement dans les attributions des provinces. Comme mon honorable ami (sir Sam Hughes) le sait probablement mieux que moi, il y a une mesure d'administration des punitions dans l'armée qui relève du Code militaire et qui est administrée par les cours martiales. On peut dire naturellement que sur ce point l'administration de la loi relève du pouvoir fédéral, mais je ne pense pas que l'auteur de la motion ait voulu parler de cette juridiction qui s'applique en vertu du Code militaire. Ce dont il veut plutôt parler, c'est de l'étendue de l'administration de la loi qui relève des juges de cours supérieures ou des magistrats de districts, et en tant que c'est une question d'administration, de procédure et d'organisation pour son application, cela concerne uniquement les provinces. Il se peut néanmoins que ce que l'honorable député a en vue c'est qu'en faisant une loi nous stipulions que les peines édictées indiquées aux magistrats et aux tribunaux seront, dans tous les cas, uniformes, et que cette uniformité s'étendra au châtiment de tous les réfractaires, déserteurs, fugitifs et autres justiciables. Si je comprends bien ce qu'a en vue l'honorable député, je crains que la résolution ne soit trop vaste pour être prise en sérieuse considération par le Parlement. Si ce que l'honorable député a l'intention d'affirmer c'est que la loi adoptée par le Parlement à l'origine et maintenant ou par arrêté du conseil basée sur une loi adoptée par le Parlement, doive stipuler que toutes les peines applicables aux justiciables des catégories indiquées seront identiques, seront uniformes, je répète que la résolution ne se recommande pas au bon jugement du Parlement.

En premier lieu, les mots "et autres personnes visées dans la loi", ont évidemment trait à tous les coupables ayant commis des délits de toute nature. Je suis convaincu, toutefois, que l'auteur de la résolution a dans l'idée les délinquants contre les dispositions de la loi du service militaire purement et simplement. Or, il est impossible d'affirmer avec quelque chance de succès que le Parlement ou le Gouvernement, agissant avec l'autorisation du Parlement, devrait adopter une politique décrétant que les châtiments seront uniformes pour tous les délinquants, peu importe que l'infraction soit grave ou légère et qu'elle soit ou non accompagnée de circonstances atténuantes. Dans toute l'histoire de notre jurisprudence, les lois pénales, en même temps qu'elles décrètent les châtiments, fixent un minimum et un maximum, ou du moins un maximum à la peine imposée. Les magistrats ont les pouvoirs de choisir entre ces deux extrêmes, de sorte que le principe sur lequel repose tout l'échafaudage de nos lois pénales, c'est que le châtiment doit être proportionné à la gravité de la faute commise. C'est aussi le principe sur lequel s'appuie la loi du service militaire obligatoire. C'est à la lumière de ce principe que le Parlement a laissé une grande latitude aux magistrats dans l'imposition des peines prévues par la loi du service militaire. En un mot, c'est ce principe qui repose à la base des différents articles du Code criminel et de nombre d'autres lois pénales adoptées par

le parlement fédéral aussi bien que par les législature provinciales.

Certaines gens se plaindront évidemment que la mise en vigueur de la loi du service militaire—comme cela se passe d'ailleurs dans l'application de toutes les lois pénales —la disposition des différents cas particuliers par les magistrats et les juges a été bien loin d'être uniforme. En examinant le fonctionnement de la loi du service militaire, on est convaincu que les divers magistrats ont adopté des attitudes passablement différentes les uns des autres, et dans certains cas absolument incompréhensibles, dès qu'il s'agit d'estimer le degré de culpabilité des gens qui ont violé les dispositions de cette loi.

Or, c'est là un phénomène qui n'est nullement particulier à la mise en vigueur de la loi du service militaire. C'est l'histoire quotidienne de l'administration de la justice. Quiconque a quelque chose à faire avec l'exercice de la clémence royale à l'égard des prévenus ayant commis des délits criminels, prérogative qu'exerce le ministère de la Justice, est frappé de la vaste diversité des opinions, et conséquemment de la diversité et du manque d'uniformité des châtiments qui sont imposés par les différents juges et magistrats du pays.

Ce manque d'uniformité dans les châtiments est corrigé jusqu'à un certain point par l'exercice de la clémence royale de la part du ministère de la Justice, mais la clémence consiste toujours à atténuer le châtiment et non à l'augmenter, lorsqu'un délinquant a profité de l'indulgence du tribunal. La sphère de la juridiction du ministère de la Justice est bornée; il a le privilège d'exercer la clémence, mais il n'a pas le pouvoir d'augmenter la sentence primitive portée contre un délinquant. Le ministère de la Justice se trouve encore dans la même situation, cela va sans dire, relativement aux punitions qui sont infligées sous le régime de la loi du service militaire. Donc, l'on a l'intention de faire valoir des plaintes à ce sujet, le solliciteur général (M. Guthrie) qui a surveillé la mise en vigueur de la loi depuis le commencement, serait bien mieux que votre humble serviteur en mesure de donner des explications à ce sujet.

Il s'est produit des cas, c'est vrai, où des déserteurs arrêtés en vertu de la loi du service militaire, s'en sont tirés avec des punitions si légères, que la conscience publique en a été révoltée. Ces punitions, si je ne fais erreur, ont surtout été infligées aux insoumis de la 3e catégorie. On veut désigner par là les conscrits qui, après s'être déclarés de recrutement et avoir subi l'examen médical, ont néanmoins négligé de se présenter pour être incorporés. Cette catégorie d'insoumis est fort considérable et les règlements promulgués sous l'empire de la loi du service militaire ne laissent nullement aux magistrats et aux juges le choix d'imposer une amende purement et simplement dans les cas de cette nature. Dans différentes parties du pays, toutefois, des magistrats ont pris sur eux de se contenter d'imposer une amende. Dans quelques cas, les magistrats ont imposé de fortes amendes, tandis que dans d'autres, les amendes étaient insignifiantes et nullement proportionnées au délit.

Le Gouvernement a jugé qu'il n'est pas désirable de permettre que ces causes ainsi jugées par des magistrats pussent être soumises de nouveau aux tribunaux du pays. Pour ne citer qu'un exemple, dans les causes où le magistrat avait fait son devoir et imposé des amendes proportionnées à la gravité de l'infraction, il n'est pas désirable que nous permettions que cette décision soit réformée après que l'amende a été acquittée et le délinquant remis en liberté. Dans d'autres cas, le prévenu a subi un châtiment proportionné au délit dont il s'est rendu coupable. Donc, en vertu des pouvoirs conférés au Gouverneur en conseil, un décret fut adopté pour ratifier et confirmer les sentences imposant une amende, pourvu qu'elle ne fût pas de moins de 250 piastres ni plus de 5,000 piastres.

Cela laissait d'autres condamnations à des amendes moindres imposées aux insoumis du groupe 3 sujettes à revision, et il est de fait que le ministère de la Justice n'entendait point en tenir compte.

L'hon. sir SAM HUGHES: J'ignore comment il a été statué sur les cas où l'on a négligé de se présenter à un examen médical, ou encore des cas où l'on a omis d'observer les injonctions du tribunal.

L'hon. M. MEIGHEN: Ceux qui ont négligé de se déclarer étaient connus comme insoumis du 1er groupe; ceux-là qui, après s'être fait inscrire ont omis de se présenter à l'examen médical quand ils en avaient reçu l'ordre, étaient appelés des insoumis du 2e groupe; d'autres qui s'étaient conformés aux règlements à ce double égard, mais avaient négligé de se déclarer prêts à rentrer dans le service, étaient tenus pour des insoumis du 3e groupe, et c'est à cette catégorie fort nombreuse que s'appliquent les remarques que je viens de faire. Quant

à ceux des deux premières catégories, savoir ceux qui n'ont pas fait leur déclaration et ceux qui, après s'être déclaré, ont négligé de se présenter à l'examen médical, je crois savoir que les règlements établis en exécution sous la loi du service militaire autorisaient l'imposition d'une amende dont le maximum et le minimum me semblent dans les deux cas avoir été prévus.

Quant au 3e groupe, la loi, non plus que les ordonnances rendues sous l'empire de la loi, n'autorisait le magistrat à imposer une amende. Il n'empêche que certains magistrats ont cru devoir n'imposer qu'une amende et un décret du conseil a ratifié la chose dans le cas où cette amende n'était pas inférieure à 250 piastres, ni supérieure à 5,000 piastres.

Les insoumis du groupe 4 étaient ceux qui, après s'être présentés et avoir endossé l'uniforme, ont déserté le service. Les insoumis du groupe 5 étaient ceux qui, absents par permission, avaient négligé de revenir à l'heure voulue. Les insoumis du groupe 6 étaient les jeunes gens de dix-neuf ans qui n'ont pas fait leur déclaration. Je ne discuterai point pour le moment le cas des deux premières catégories, non plus que celui des trois dernières.

J'ai fait certaines remarques sur le manque d'uniformité des peines imposées aux insoumis du 3e groupe et j'ai dit quelles mesures le ministère avait prises pour assurer que, dans le cas de culpabilité reconnue, la peine serait proportionnée à l'infraction. En tout cas, ce que je désire faire bien comprendre à la Chambre, c'est que l'exécution de la loi est dans les mains de fonctionnaires municipaux, c'est-à-dire de magistrats qui sont des fonctionnaires des provinces et ensuite de juges qui, au sens ordinaire du mot, ne sont pas des employés des provinces, mais exercent une fonction qui, en ce qui concerne la procédure, relève des législatures provinciales.

Il y a un autre point dont je vais faire mention. Il s'agit des insoumis du 3e groupe, à l'égard desquels certains magistrats paraissent s'être conduits de façon à faire croire qu'ils tenaient peu de compte de l'esprit et de l'objet de la loi du service militaire. Après avoir à grands frais découvert et arrêté des insoumis qui ont comparu devant ces magistrats, ceux-ci ne leur imposaient qu'une peine bien légère, quand ils ne les acquittaient point absolument. Dans de semblables cas, la règle du ministère a été d'enjoindre aux agents chargés de l'arrestation de ne plus faire comparaître personne devant ces magistrats. Cette règle a été fidèlement observée, et le mode suivi a été de remettre ces personnes aux autorités militaires pour qu'elles fussent jugées en cour martiale. Ainsi, dès que la conduite d'un magistrat laissait soupçonner qu'il n'avait pas le sentiment de ses devoirs et n'agissait point en conformité de la lettre et de l'esprit de la loi du service militaire, nous adoptions le seul procédé à suivre dans la circonstance et nous cessions de faire comparaître devant eux des insoumis. Ordre a été donné à nos agents, comme je l'ai dit, de les remettre aux autorités militaires pour qu'ils fussent jugés en cour martiale. A partir du mois de janvier, je crois, jusqu'à la fin d'avril 1918, la police à faire en vertu de la loi du service militaire est passée dans les mains de la section du service militaire du ministère de la Justice; ensuite, et jusque vers le milieu ou le 1er de janvier 1919, ce travail a été exécuté par le ministère de la Milice, c'est-à-dire par le grand prévôt. Une fois les hostilités finies, et vers le 1er janvier, le ministère de la Justice a repris ce travail, qui est fait dans le moment par la police fédérale. Je crois que les principes d'après lesquels ont eu lieu les arrestations opérées en vertu de la loi ont été les mêmes tant au ministère de la Milice qu'au ministère de la Justice. Nous étudions en ce moment—mais notre examen n'est pas suffisamment avancé pour nous permettre de faire une déclaration à la Chambre—la question de savoir quel règlement il sera donné à cette affaire des déserteurs et des insoumis; mais, pour le moment, la loi est exécutée comme je viens de le dire.

Nous avons tâché de rendre le traitement des délinquants aussi uniforme que possible, mais la Constitution nous imposait, à cet égard, les restrictions dont j'ai parlé, et qu'il nous a fallu respecter.

L'hon. M. LEMIEUX: Le ministre intérimaire de la Justice voudrait-il nous dire si le ministère de la Justice n'a pas adressé, sous forme de brochure, aux magistrats ou juges de paix, des instructions leur recommandant de se montrer tolérants envers les hommes qui seraient cités à comparaître devant eux ?

L'hon. M. MEIGHEN: Non. Pour ce qui est des brochures, il en a été adressé à nos fonctionnaires, en vue de l'exécution fidèle de leurs devoirs, mais le ministère de la Justice n'a jamais songé à donner d'instructions, ni même d'avis aux magistrats ou aux juges, qui, d'ailleurs, ne sont nullement fonctionnaires de ce ministère.

Je me demande dans quel état d'esprit se trouverait, du reste, un magistrat ou un juge, s'il se croyait assujetti aux instructions ou aux avis du ministère de la Justice. Ce ministère ne saurait mieux administrer la justice qu'en s'abstenant de dicter ses vues aux magistrats ou aux juges. L'honorable député veut peut-être parler d'une certaine déclaration faite par le juge Langelier, magistrat de la ville de Québec, comportant qu'il avait reçu des instructions du ministère? Jamais pareilles instructions ne furent données, jamais le ministère n'a le moindrement songé à imposer ses vues aux magistrats de la province de Québec ou de toute autre province.

Il appert d'un rapport adressé au ministère de la Justice par le colonel Whitehead, fonctionnaire de ce ministère, qu'en passant en revue des documents qu'il possédait par rapport à une certaine cause, il en a lu un qu'il avait préparé de son chef, qui n'émanait pas du ministère de la Justice et concernait tout simplement la gouverne de ses agents, comme il l'a dit lui-même. Le juge lui en demanda un exemplaire, et après l'avoir reçu, il se mit à proclamer que le ministère de la Justice lui avait donné telles ou telles instructions. Je ne crois pas devoir en dire plus long. J'ai déjà entendu parler de cette affaire, ici, à plusieurs reprises, et je viens de fournir une réponse complète en déclarant qu'il n'a jamais été envoyé d'instructions quelconques à des juges ni à des magistrats.

L'hon. M. LEMIEUX: L'honorable ministre m'a paru faire allusion à ce qui s'est passé devant le tribunal présidé par monsieur le juge Langelier, à Québec. J'ai lu la polémique parue dans la presse à ce sujet. Je connais monsieur le juge Langelier; c'est un ancien membre de cette Chambre, c'est un homme qui jouit de la confiance et du respect du barreau et du public de Québec. Ce fut toujours un administrateur fidèle et impartial de la justice. Des insoumis ayant été traduits devant lui, il y a quelques mois, il reçut du colonel Whitehead, officier de la police fédérale, des instructions d'après lesquelles il s'est cru autorisé à faire acte de clémence à l'égard de ces prévenus. Cependant, le ministère de la Justice le prévint, par l'entremise de M. Newcombe, de ne pas se contenter d'imposer de très faibles amendes, mais de se montrer plus sévère à l'égard des déserteurs et des insoumis. M. le juge Langelier se sentit offensé de recevoir cet ordre non pas directement, mais par la voie des journaux. Il écrivit sans retard au fonctionnaire du ministère de la Justice, au sous-ministre M. Newcombe, je crois, qu'il avait reçu ses instructions du Gouvernement. Il s'éleva une discussion à ce sujet, et finalement M. le juge Langelier publia ces instructions mot à mot. Si je ne me trompe—et je ne crois pas me tromper—le ministère de la Justice offrit des excuses par l'entremise de M. Newcombe, quand il fut établi que M. le juge Langelier avait reçu régulièrement, de la part des autorités, des instructions lui recommandant de faire acte de clémence envers les insoumis. J'ai lu la correspondance qui a été publiée dans la presse. Si j'ai fait allusion à ce sujet, c'est seulement parce que j'ai découvert dans les observations du ministre intérimaire de la Justice, une tendance à blâmer M. le juge Langelier. Ayant lu cette correspondance, je crois avoir raison d'affirmer que M. le juge Langelier a bravement fait son devoir et a agi d'après les recommandations qu'il avait reçues des autorités d'Ottawa.

M. GAUVREAU: Je tiens à confirmer ce que vient de dire l'honorable député (M. Lemieux), et je vais le confirmer en rapportant ce qui s'est passé à mon propre bureau, à la Rivière-du-Loup. Je reçus, un bon matin, la visite de M. Harmon, fonctionnaire du ministère de la Justice, je crois. Il venait me voir, non parce que j'étais député de la division, mais parce que j'étais rédacteur d'un journal; il désirait faire savoir aux délinquants de mon comté que s'ils se présentaient à lui et se reconnaissaient coupables, il pouvait leur garantir, sur la foi d'une promesse émanée de son propre ministère, que le magistrat n'imposerait qu'une bien faible amende.

Je pris mon humble plume de journaliste et recommandai à tous les insoumis de se présenter devant M. Harmon ou devant le magistrat. Les insoumis répondirent à cet appel. Ils étaient disposés à se présenter devant le magistrat, mais c'est à ce moment que se produisit le conflit entre le juge Langelier et le ministère de la Justice. Quelque temps après parut le fameux décret ministériel imposant une amende minimum de 250 piastres et, aujourd'hui, les jeunes gens qui sont incapables de payer sont envoyés en prison.

L'hon. M. LEMIEUX: N'est-il pas vrai qu'une lettre d'excuse a été adressée au juge Langelier?

M. GAUVREAU: Oui; cette lettre a été publiée dans les journaux et n'a jamais été désavouée par le ministère de la Justice.

L'hon. M. MEIGHEN: Je réclame le privilège de donner une explication sur un fait personnel. J'ai nié que le ministère de la Justice ait fait des excuses et cette dénégation doit être acceptée. Si elle ne l'est pas, je demanderai que toute la correspondance échangée soit déposée, vu qu'il ne m'est pas permis de parler de nouveau sur la question. Cette correspondance fera foi par elle-même et corroborera mes dires.

M. PEDLOW: Ce ne serait pas faire un abus de la clémence si le ministère de la Justice déterminait d'une manière plus précise les différentes pénalités à être imposées sous l'empire de cette loi, pour éclairer la religion des magistrats. Même dans la province d'Ontario, les opinions diffèrent considérablement sur cette question des pénalités à imposer aux différentes catégories d'insoumis. Dans l'ouest d'Ontario, par exemple, dans le voisinage de London, les insoumis sont condamnés à deux mois de service de garde dans les casernes. Dans l'est de la province, à Ottawa, les insoumis de la même catégorie sont condamnés à une amende de 500 piastres ou douze mois de prison. Je me suis vainement adressé au ministère de la Justice pour obtenir un adoucissement à cette sentence. Il faut qu'il y ait quelque chose de défectueux dans l'administration de la justice par les cours correctionnelles d'Ontario, quand on voit des hommes censés intelligents frapper une même offense de peines si différentes. Les diverses catégories d'insoumis sont assez clairement définies pour que les magistrats ne soient pas excusables de différer à ce point dans leur décision. Je considère que le ministère de la Justice a le devoir d'intervenir. J'ai cru comprendre qu'il est assez disposé à le faire à l'égard des emprisonnements, mais non en ce qui concerne les amendes. J'aimerais à savoir pourquoi le ministère consent à intervenir dans certains cas et refuse de le faire dans d'autres. L'insoumis condamné à l'amende a les mêmes titres à la sollicitude du ministre que l'insoumis condamné à la prison.

Je connais un cas où un jeune homme s'est présenté volontairement deux fois et a été refusé par les autorités militaires, parce qu'il avait subi l'amputation des doigts d'une main. Après avoir été refusé deux fois comme engagé volontaire, il reçut l'ordre de se présenter pour le service. Il négligea de se conformer à cet ordre, croyant sans doute qu'il en était dispensé par le double refus qu'il avait essuyé. Il y a deux semaines il fut arrêté, et le magistrat devant lequel il fut traduit se crut autorisé à imposer la peine minimum, 250 piastres. A deux reprises différentes, ce jeune homme avait offert de servir son pays malgré son infirmité; à deux reprises différentes les autorités militaires avaient refusé de l'accepter. Dans ces circonstances, il aurait dû être acquitté ou être condamné à la peine minimum.

L'attitude que prend en ce moment le ministère de la Justice se résume à ceci: le cas de ce jeune homme est digne d'intérêt, mais nous ne pouvons rien faire pour lui, parce qu'il a été condamné à l'amende et a versé les 250 piastres. Je me suis efforcé de découvrir dans mon comté des cas dans lesquels on serait justifié d'imposer l'amende minimum, mais je n'ai pu en trouver un seul. J'ai constaté par exemple que pour la même offense, deux magistrats imposaient des peines différentes. Dans la circonscription de Renfrew-Nord, les insoumis sont condamnés à six mois de prison ou une amende de 250 piastres. Dans Renfrew-Sud, l'amende est de 500 piastres et l'emprisonnement de douze mois. Il faudrait plus d'uniformité dans ces décisions et, pour mettre fin à l'état de choses qui existe actuellement, le ministère de la Justice devrait intervenir. Le ministre nous a expliqué cet après-midi que, dans les cas où le magistrat impose une peine trop légère, les insoumis deviennent immédiatement justifiables de la cour martiale.

Si l'on juge qu'il y a droit d'intervention dans une catégorie de causes relevant de l'administration de la justice, il devrait aussi être permis d'intervenir dans les causes telles que celles que j'ai signalées.

M. McKENZIE: La motion du représentant de Victoria (sir Sam Hughes) est très importante et elle a trait à un sujet qui est aussi très important. J'admets volontiers avec le ministre de la Justice que nous n'avons pas le droit de demander à un tribunal d'imposer des peines uniformes. D'un autre côté, j'approuve le texte du projet de résolution qui déclare que nous devrions avoir, autant que faire se peut, un mode uniforme d'administrer la loi. Dans la solution d'une question, d'une question de ce genre—qui a trait au système militaire qui est le même dans tout le Canada, les services étant identiques et ceux qui sont appelés sous les armes appartenant à la même classe et possédant les mêmes titres—dans le traitement des déserteurs et des infractaires, il est fort à désirer qu'un tribunal ayant une notion

générale et juste de toutes les circonstances de l'affaire à instruire ait juridiction pour la régler autant que possible.

Je n'ai pas le moindre désir de critiquer aucun juge. A mes yeux la conduite des juges lorsqu'ils dispensent la justice est merveilleuse, et si nous envisageons différemment les devoirs que nous leur imposons, nous comprendrons probablement mieux les difficultés qu'ils ont à surmonter. Supposons un instant que nous demandions à des profanes d'exercer la médecine et que nous disions à une demi-douzaine de citoyens dans chaque ville: "Vous êtes médecins; allez soigner les gens de l'endroit; prescrivez des remèdes; faites de la chirurgie et ne négligez rien de ce qui se rapporte à la médecine". La députation concevra facilement l'horrible boucherie qui en résulterait, si on laissait ces gens-là libres de pratiquer la médecine dans le pays. Eh bien, nous qui sommes avocats, nous prétendons que la profession légale exige autant de science que la profession médicale, et qu'il est aussi nécessaire, dans un cas, de posséder la science de la loi que de posséder la science de la médecine, dans l'autre. Lorsque nous demandons à des profanes qui ne sont pas versés dans la connaissance des lois d'appliquer un statut aussi enchevêtré que celui-ci et des décrets du conseil qu'il faut interpréter à la lumière de ce statut, il est étonnant qu'ils s'acquitent aussi bien de leur tâche.

Cependant, lorsqu'on peut éviter cet état de chose et qu'il existe au pays des cours de justice formées de juges de premier ordre, lorsque nous avons des avocats de talent auxquels les fonctions voulues peuvent être assignées, l'auteur du projet de résolution a parfaitement raison, et il nous demande de régler une question de la plus haute importance, en disant qu'il devrait y avoir uniformité dans l'administration de la justice. J'espère que le ministère de la Justice s'occupera au moins de cet aspect du problème.

J'ignore quels saints personnages vous pouvez avoir comme juges de paix dans l'Ontario; mais, dans ma province, tout agent de police qui se promène avec une fournée de dénonciations dans sa poche, en quête d'un juge de paix, peut toujours trouver l'espèce d'homme qu'il cherche. Celui-ci rend l'arrêt et impose le châtiment au gré de l'agent. Cela peut être un reproche aux bonnes gens de ma province, mais je suis tenu de dire la vérité, et je sais qu'il se trouve de tels juges de paix.

[M. McKenzie.]

Je ne dis pas que vous en ayez dans la province d'Ontario, mais nous en avons et il y en a dans presque tout le pays. Il ne faut pas beaucoup de temps à un agent qui fait la besogne dont j'ai parlé pour les trouver. Le juge de paix de la Nouvelle-Ecosse a pour rémunération les honoraires qu'il retire de ces poursuites, et il en est ainsi de l'agent de police. Cela, il va sans dire, porte le commun des gens à obtenir de fortes amendes et de gros honoraires. Voilà pour la nécessité d'enlever cette affaire aux petits tribunaux ordinaires pour la placer là où elle sera examinée avec toute la gravité que méritent des procédures de cette importance.

Je tiens de plus à faire observer au ministre de la Justice, et plus particulièrement au premier ministre intérimaire que la situation qui règne aujourd'hui au Canada où des milliers de jeunes gens sont exposés à un châtiment est une situation qui ne doit se prolonger que le moins longtemps possible. Notre pays n'est pas habitué au métier de la guerre. Nos ancêtres ne nous ont pas enseigné l'art militaire. La population canadienne hésitait à prendre les armes, et plusieurs de nos jeunes gens—des milliers, à vrai dire—qui étaient absolument sincères, n'ont pas eu le courage nécessaire. Ce ne sont donc pas des criminels; seulement plusieurs d'entre eux n'étaient pas de la trempe qu'il fallait dans une pareille crise.

Or nos vieux auteurs de droit et les meilleures autorités de droit pénal nous disent, et nous les croyons, que l'intention criminelle est nécessaire pour qu'il y ait délit criminel. Si l'on cherche cette note distinctive, l'intention criminelle, chez ces pauvres individus craintifs, il est évident que nombre d'entre eux n'avaient aucun dessein de commettre un crime. Cependant c'est dans cet état qu'ils se voient aujourd'hui. Je pense que nous devrions mettre fin aussi vite que possible à ce cauchemar qui a suivi la guerre. La Chambre comprendra facilement les sentiments des pères et des mères qui voient leurs fils dans une telle situation. Ce sont d'honnêtes gens, qui contribuèrent de plusieurs façons à la poursuite de la guerre et à sa conclusion heureuse. Maintenant que leur fils est engagé dans une telle situation, la mère ne peut dormir de la nuit, le père ne peut vaquer à son travail à la pensée du procès qui menace son enfant, et celui-ci se tient sans doute caché. Pourtant le délit commis est, certes, d'un caractère très léger. S'il faut un procès, je conseillerais que la me-

nace en soit éloignée aussi vite que possible, que le procès quel qu'il soit, ait lieu aussitôt qu'on le pourra. Je ne veux pas que l'on m'accuse de sympathie pour ceux qui n'ont pas pleinement exécuté leurs devoirs vis-à-vis de la guerre, mais je tiens à rappeler aux honorables députés, surtout au Gouvernement, que le pays n'a pas été préparé à l'idée de la guerre. A mon avis, l'accomplissement du Canada est remarquable, si l'on considère que c'était la première fois dans son histoire qu'il devait faire face à un état de choses si grave.

Même, si après deux siècles de paix nous voyons des hommes, dans les veines desquels ne coule aucun sang guerrier, avoir peur de répondre à l'appel de leur pays, il est sage de tenir soigneusement compte des cicatrices que la guerre aura ainsi creusées. Les blessures inguérissables sont nombreuses; il appartient au Gouvernement de prendre garde de ne pas créer plus d'aigreurs avec ces poursuites, à moins que ce ne soit absolument nécessaire à l'affermissement de notre vie nationale. A la suite de la guerre civile américaine, aucun réfractaire ne fut puni. Assurément le pauvre garçon que la guerre épouvanta n'est pas pire citoyen que l'Américain du Sud qui épaula son fusil et tua des centaines de ses voisins. Le président Lincoln lui a dit: "Retourne à ta femme et à tes enfants; deviens un honnête homme et l'on ne t'inquiètera pas." C'est là l'esprit que je voudrais voir régner en ce pays; il nous faut revenir à la paix, à l'harmonie et au bon ordre aussi vite que possible. Nous sommes contents de voir la guerre finie. S'il se rencontre ça et là des griefs, le Gouvernement devrait adopter pour politique de prévenir toute irritation et de reprendre l'état de choses d'avant-guerre. Les journaux du matin contiennent un exemple de cette clémence, qu'il est bon, je pense, de signaler à la Chambre. Bien qu'on ait condamné à mort le criminel qui tira sur le président du conseil en France, celui-ci est intervenu pour faire commuer la peine en un emprisonnement de dix ans, terme que l'on réduira probablement un jour ou l'autre. Voilà qui doit nous porter à penser. Le chef du cabinet de France, qui a tant fait pour son pays et pour le monde, déclare que celui qui tenta de l'assassiner ne devra pas subir le châtiment suprême, mais être traité avec clémence vu la situation qui règne dans le pays. A son avis, les circonstances exigent que l'on remercie Dieu de la grande victoire et que l'on ne montre aucun sentiment de vengeance. Voilà, monsieur l'Orateur, ce que je désire que le Gouvernement prenne soigneusement en considération.

L'hon. M. GUTHRIE: Monsieur l'Orateur, je regrette de n'avoir pas eu l'avantage d'entendre la discussion de cet après-midi. Je croyais qu'aujourd'hui la Chambre devait se réunir à trois heures, et non pas à deux; c'est pourquoi je fus absent durant cette heure. La question de la peine à imposer aux réfractaires m'a fort préoccupé, surtout depuis la signature de l'armistice. Peu après cet événement, le Gouvernement comprit la situation de ces individus, d'ordinaire bons citoyens; il décida de faire un effort en vue d'obtenir l'uniformité des peines imposées à travers le Canada aux insoumis. Aux premiers jours de février, un comité fut chargé de s'enquérir de la question non seulement des insoumis ordinaires mais aussi des insoumis par motif de conscience. Ce comité fit au Gouvernement un rapport qui fut adopté au commencement de février. Depuis lors j'ai essayé d'en exécuter les articles autant que possible.

L'hon. sir SAM HUGHES: Cela comprenait-il les six catégories?

L'hon. M. GUTHRIE: Le rapport fait par le comité comprenait les six catégories. En voici la substance: Si le dossier démontre que l'offense n'ait pas été intentionnelle, ni commise de propos délibéré, mais étant due plutôt à l'ignorance, à la négligence ou autre raison de ce genre, le coupable doit être condamné au minimum de la peine, c'est-à-dire un ou deux mois, puis être libéré; mais lorsque la faute a été commise à dessein et qu'il n'y a pas de circonstances atténuantes, la punition doit être d'une ou deux années, suivant le cas. Le rapport avait trait aux catégories suivantes d'insoumis:

1. Ceux qui étaient susceptibles de servir en vertu de la loi du service militaire qui ne se sont pas déclarés ni présentés.
2. Ceux qui se sont déclarés mais ne se sont pas présentés après en avoir reçu l'ordre.
3. Ceux qui se sont déclarés et se sont présentés, et qui ensuite déserté.
4. Ceux qui se sont déclarés et se sont présentés, mais, après avoir obtenu une permission, ne sont pas revenus après l'expiration de leur congé.
5. Ceux qui avaient eu une permission pour les récoltes ou pour des raisons de familles, sans bénéfice de solde, et qui ne sont pas revenus pour être régulièrement licenciés ou qui n'ont pas signé la formule de libération au moment de la conclusion de l'armistice.

Quant à la dernière catégorie, le rapport dit:

Il faut remarquer qu'aussitôt après la signature de l'armistice, le 11 novembre dernier, beau-

coup de gens au Canada pensaient que le service militaire était terminé. Des articles parurent dans les journaux disant que l'on n'avait pas besoin de se présenter aux autorités militaires à moins d'en recevoir l'ordre. Dans ces circonstances, il serait bon d'obvier à la nécessité de se présenter simplement pour se faire libérer ou de signer des formules de libération. Nous recommandons qu'il soit décrété que tous ceux qui se trouvent dans ces conditions-là sont libérés, sans être obligés de passer par les formalités habituelles de la libération. Nous pensons que l'on ne devrait infliger aucune punition dans leur cas.

Depuis l'adoption du rapport, j'ai agi, dans tous les cas, suivant les données qui étaient indiquées dans le rapport.

M. BUREAU: Le ministre voudra-t-il nous dire par qui est signé le rapport?

L'hon. M. GUTHRIE: Le comité était composé de moi-même, du sous-ministre de la Justice et du juge-avocat, représentant le ministère de la Milice.

M. BUREAU: Qui est-ce?

L'hon. M. GUTHRIE: Le colonel McFarland. Les cas eux-mêmes sont très variés, de même que les punitions infligées. Les excuses que l'on présente se ressemblent jusqu'à un certain point. Je suis persuadé que beaucoup de jeunes gens sont devenus déserteurs du fait que leurs parents ou d'autres membres de leur famille leur ont caché délibérément les ordres d'appel qui leur étaient envoyés par l'autorité militaire. Il y a eu beaucoup de cas de ce genre, dans lesquels l'offense était due à une raison plus ou moins technique. C'est pourquoi, suivant la recommandation contenue dans le rapport, pour ces cas-là, on a relâché les coupables après un ou deux mois, quelquefois moins. Nous avons essayé, dans chaque cas, d'obtenir autant que possible un état fidèle des circonstances de la part du magistrat, ou dans les dossiers du tribunal militaire qui s'est occupé de la cause. Dans beaucoup de cas où ces renseignements n'étaient pas complets, nous nous sommes fiés aux informations qui nous ont été données par le député de la circonscription dans laquelle le coupable demeurait. Nous avons toujours donné suite aux recommandations faites par les députés qui contenaient les détails nécessaires, et nous n'avons pas demandé d'autres preuves que la simple affirmation du député.

L'hon. sir SAM HUGHES: Je ferai remarquer que, dans un cas, le député de Peterborough-Est (M. Sexsmith) avait recommandé de traduire un jeune homme devant le tribunal, pensant qu'il serait condamné à une semaine ou à un mois, et qu'en réalité, il a été condamné à l'emprisonnement à perpétuité.

L'hon. M. GUTHRIE: Toutes ces peines ont été uniformément réduites. Un grand nombre de condamnations pour dix ans ou à vie, avaient été imposées surtout par les conseils de guerre. En Angleterre, on était bien plus sévère. Je suis informé que certains soldats canadiens ont été mis à mort pour désertion; d'autres ont été condamnés à vingt et trente ans, quand ils servaient à l'étranger. Il est très douteux que le Gouvernement ou le Parlement puisse intervenir dans ces cas-là.

L'hon. sir SAM HUGHES: Il n'y a aucun doute.

M. McMASTER: Le solliciteur général veut-il dire que nous n'avons plus de contrôle sur nos soldats, quand ils sont outremer?

L'hon. M. GUTHRIE: Non, ce n'est pas ce que j'ai dit. Je ne crois pas que l'honorable député l'ait interprété de cette façon. Si nos soldats d'outre-mer commettent quelque infraction aux lois de la Grande-Bretagne, ils sont soumis à la juridiction des autorités britanniques, précisément comme celui qui vient de Grande-Bretagne et commet ici quelque infraction contre nos lois est justiciable de ces lois.

L'hon. sir SAM HUGHES: Ces individus sont-ils des soldats?

L'hon. M. GUTHRIE: De quels individus s'agit-il?

L'hon. sir SAM HUGHES: De ceux qui ont été emprisonnés et fusillés.

L'hon. M. GUTHRIE: Je suppose qu'il s'agit de soldats. Ils ont été accusés de nombre d'infractions pour lesquelles ils ont été condamnés. Toutefois, on tente un effort pour établir l'uniformité même en matière de condamnations prononcées par les autorités militaires ou civiles de la Grande-Bretagne, pendant le séjour de nos troupes outre-mer.

Je le répète, dans nombre de cas, l'insubordination a revêtu un caractère plus ou moins technique et dans nombre d'autres, elle a été voulue, mais commise dans des circonstances particulières. Certains hommes ont failli de se déclarer ou de se présenter, à cause de maladie dans leurs familles, maladie grave dans bien des cas, et parce que, s'ils s'étaient présentés, il en serait résulté beaucoup de malaise pour eux et leurs familles. En pareils cas, j'ai conseillé la plus grande indulgence, mais

dans d'autres cas, il s'est agi d'hommes qui, non seulement sont coupables de désertion intentionnelle, mais sont allés jusqu'à opposer une résistance armée aux agents qui avaient tenté de les arrêter. Dans ces cas-là, on use d'un peu moins d'indulgence. Nous avons travaillé à assurer, autant que possible, l'uniformité des sentences rendues contre tous les insoumis du Canada. Il se présente une question très sérieuse et très difficile, relativement aux amendes imposées par les magistrats.

M. DEVLIN: L'honorable ministre a fait une déclaration très sérieuse et que je présume officielle, au sujet de l'exécution de soldats canadiens en Angleterre. Voudrait-il dire à la Chambre combien de soldats canadiens ont été fusillés en Angleterre?

L'hon. sir SAM HUGHES: Et au front, également? Le ministre m'a paru dire que certains soldats ont subi des procès en cour martiale et ont été fusillés pour désertion tant en Angleterre qu'au front.

L'hon. M. GUTHRIE: Je ne puis pas dire que mes renseignements soient officiels, mais je pense que quelques Canadiens ont comparu en cour martiale pour infraction—pour désertion, je suppose,—et que la peine de mort leur a été imposée et a été exécutée.

M. DEVLIN: Je pensais que l'honorable ministre faisait une déclaration officielle.

L'hon. M. GUTHRIE: Non pas. J'ai seulement répété ce que certains militaires m'ont dit et ce que j'ai lu dans les journaux.

L'hon. sir SAM HUGHES: A-t-on fait certain rapport au Gouvernement canadien, concernant les cours martiales en Angleterre?

L'hon. M. GUTHRIE: Je suppose qu'on en a fait.

L'hon. sir SAM HUGHES: Je veux dire avant l'exécution des sentences?

L'hon. M. GUTHRIE: Je ne suis pas en état de fournir de renseignements à ce sujet. Ces cas ne m'ont jamais été soumis que sous forme d'appel à la clémence. Je n'ai ni dossier ni aucune connaissance relativement au sujet sur lequel mon honorable ami m'a questionné.

La plus grande difficulté que nous ayons éprouvée à rendre uniforme le traitement des délinquants, se rattache aux amendes qui ont été imposées et dont plusieurs, qui étaient de 500 à 1,000 piastres ont été payées il y a quelque temps. D'autres magistrats se croient obligés d'imposer une amende minimum de 250 piastres, et l'on sait que les juges de la province de Québec se sont contentés d'imposer, dans bien des cas, une amende purement nominale. La question des amendes n'est pas de ma juridiction, mais je crois pouvoir dire qu'on n'a fait remise de l'amende dans aucun cas. D'ailleurs, il est difficile d'en faire remise, étant donné le grand nombre de ceux qui ont payé les plus forts montants ou qui ont été relâchés moyennant une amende purement nominale. Mais dans les cas où les prévenus furent condamnés à l'amende et à la prison, ou à l'une ou à l'autre, étudiant la question de l'emprisonnement au point de vue de la clémence, j'ai laissé de côté le montant de l'amende pour ne songer qu'au terme de la détention imposée aux prévenus. Considérant les raisons de l'internement de ces hommes et le fait que la guerre est maintenant finie, la Chambre admettra que les peines imposées aujourd'hui et qui l'ont été depuis l'armistice et en vertu desquelles les prévenus doivent passer un certain temps en prison, ne sauraient paraître sévères.

M. DEVLIN: Dans quel cas l'honorable ministre voudrait-il qu'un prévenu fût jugé par une cour martiale au lieu d'être cité à comparaître devant un magistrat, et dans quels cas voudrait-il qu'un prévenu fût soustrait à la juridiction des tribunaux d'une province et cité à comparaître devant une cour martiale dans une autre province?

L'hon. M. GUTHRIE: Je n'ai fait aucune suggestion de ce genre: je n'ai pas pris la chose en considération.

M. DEVLIN: Il y a des cas. . .

M. l'ORATEUR SUPPLEANT: A l'ordre.

L'hon. M. GUTHRIE: J'ai simplement à m'occuper des questions de pardons et de demandes de mise en liberté.

M. CLARK (Red-Deer): Il me semble que depuis quelques instants le débat a légèrement dévié du sujet que comporte la résolution de mon honorable ami (sir Sam Hughes). Dans certains groupes de cette Chambre on paraît être frappé d'horreur à l'idée qu'un homme a été fusillé pour désertion en présence de l'armée allemande—qui essayait réellement de nous tuer tous. Je suis d'avis avec le général Sherman que la guerre est un enfer, mais quand je suis à la guerre ou en enfer, je veux donner à l'adversaire le plus de coups possible et ce serait une fatale méthode d'envisager le devoir national si nous nous faisions une

fausse idée des propositions mêmes sur ce sujet. Après tout, un homme qui lutte contre l'ennemi en France et qui lorsque son tour arrive de s'élancer, est en retard parce qu'il est ivre ou qu'il a déserté pendant que les autres soldats s'élancent tout droit au combat au péril de leur vie, est coupable d'un délit qui n'est pas insignifiant, parce qu'il expose au danger des attaques de l'ennemi les existences de tous ceux qui sont associés avec lui dans la guerre. Nous devrions examiner cet autre aspect de la question avant d'exprimer notre horreur à l'idée que peut-être un déserteur canadien a été fusillé. Je n'avais que cela à dire à ce sujet et je n'examinerai pas davantage cette question.

Pour moi, comme pour tout individu sain d'esprit parmi les alliés, l'objet de cette guerre a été de s'emparer du meurtrier en chef de l'Europe et si quelqu'un a jamais douté de l'habilité des alliés à diriger la guerre, quelque terrible, affreuse et mauvaise qu'elle ait été pour beaucoup d'entre nous, jusqu'à une fin heureuse, je lui recommanderai de s'adresser au kaiser s'il peut le trouver. Il lui dira si l'Angleterre et les alliés savent oui ou non comment faire la guerre.

La résolution de mon honorable ami (sir Sam Hughes) demande ce qu'il serait très désirable d'obtenir, de l'avis d'une grande majorité de la population du pays, autant que je peux m'en rendre compte. Je n'ai pas entendu en entier le discours de mon honorable ami le ministre intérimaire de la Justice (M. Meighen) et je ne connais pas grand'chose du côté légal de la question, mais il y a une opinion très générale dans le pays en faveur d'une égalité aussi complète que possible des peines à édicter. Il n'est pas nécessaire de connaître beaucoup la loi, on n'a besoin que d'être un citoyen à l'esprit droit pour reconnaître l'avantage d'obtenir un semblable résultat et à ce point de vue la résolution présentée à la Chambre n'est pas inopportune. Si nous pouvions accorder à ces coupables une égalité de traitement, la satisfaction serait générale au Canada, et cela plairait au simple bon sens du citoyen canadien.

J'ai écouté avec intérêt le discours de mon honorable ami le chef de l'opposition (M. McKenzie). Je ne suis pas toujours absolument d'accord avec mon honorable ami. Très souvent je ne suis pas d'accord du tout avec ce qu'il dit, mais aujourd'hui, j'ai eu une très grande sympathie pour ses conclusions et pour l'objet évident qu'il avait en prenant la parole sans se laisser entraîner par les arguments qu'il a employés pour appuyer son opinion. Je n'ai pas étudié aussi profondément qu'il semble l'avoir fait la psychologie de ceux qui ont été insoumis; j'ignore si eux et leurs amis le remercieraient d'avoir conclu que la raison principale de leur désertion c'est qu'ils manquaient de fibre. Je crois qu'il a employé l'expression, manque de nerfs. Quoi qu'il en soit, je laisse à mon honorable ami et à ces citoyens en question, cette explication phychologique. Je ne pense pas non plus que son analogie empruntée aux Etats-Unis et au président Lincoln était très bonne. Dans ce cas il s'agirait d'une guerre civile durant laquelle la moitié du pays avait lutté de son mieux contre l'autre moitié et le pouvoir suprême de l'Etat avait été combattu avec du sang et je ne peux pas concevoir qu'un homme d'Etat ayant une moyenne ordinaire de sagesse—et Lincoln possédait beaucoup plus que cette moyenne —ait pu suivre une conduite différente de la sienne. Mais, d'une façon générale je suis d'accord sur l'avis que mon honorable ami a donné au Gouvernement. Nous avons déjà eu au sujet de cette guerre, trop de chagrin, de prises de cœur et de discussions aigres—et je fais une distinction très nette entre les cas dont j'ai parlé en commençant et qui se sont produits pendant la guerre, quand il fallait tout faire pour gagner la guerre—pour maintenir des animosités quand la guerre est finie.

Monsieur l'Orateur, je puis être mal compris et il peut arriver que je sois en désaccord avec un bon nombre de ceux qui m'entourent et pour lesquels je professe la plus grande estime, parce qu'en tout cas, nous avons été unis pendant la période critique de la guerre. A cette heure, où la guerre est terminée, la tradition britannique nous conseille de peser très soigneusement les avis que le chef de l'opposition donne au Parlement et au Gouvernement. Je ne propose pas que l'on doive remettre les criminels en liberté sans leur infliger de punition. Cela ne serait pas de mise dans un pays civilisé. Il n'y a pas de liberté nulle part au monde, sauf celle que protège la loi, et l'honorable chef de l'opposition, j'en suis convaincu, partage mon opinion sur ce point-là. Les libertés dont nous jouissons dépendent du degré de respect qu'inspirent nos lois. Or, c'est l'un des traits caractéristiques de l'empire britannique que, dans ses limites plus que partout ailleurs dans le monde entier, vous avez d'un côté la conbinaison pour ainsi dire parfaite du respect de la loi et de l'or-

dre, et de l'autre, la plus grande somme de liberté qu'il soit possible d'avoir.

A cette heure où la guerre est gagnée et la victoire bien à nous, je suis d'avis que nous devrions jeter, autant qu'il est possible de le faire, le voile de l'oubli sur les petites divergences d'opinion qui nous ont divisés pendant la durée du conflit. C'est une opinion qui est fortement ancrée chez moi. A mesure que les mois s'ajouteront aux mois, je suis porté à croire que le Gouvernement se rendra compte que c'est là la meilleure conduite à tenir dans les circonstances, et certes, si j'en juge d'après les remarques qui sont tombées des lèvres du solliciteur général (M. Guthrie), c'est le principe qui guide la politique du Gouvernement, à l'heure qu'il est.

En réalité, nulle divergence d'opinion essentielle ne divise les deux côtés de la Chambre, je l'espère, relativement aux principes fondamentaux sur lesquels s'appuie l'empire de la Grande-Bretagne, ainsi que la justice et le régime constitutionnel britannique sous ce rapport. Mais que voyons-nous, monsieur l'Orateur, en ce moment? Dernièrement, nous avons vu le gouvernement anglais remettre en liberté les républicains détenus dans les prisons d'Irlande. Que s'est-il passé dans l'Afrique du Sud? Nous avons vu le gouvernement britannique pousser l'indulgence jusqu'au point d'accorder leur autonomie aux boers du Sud-Africain, quelques mois à peine après la conclusion de la paix, et avec les meilleurs résultats. Il m'est arrivé souvent d'être frappé et charmé, en même temps, du fait que les sentiments de loyauté à la couronne britannique, surtout parmi les honorables députés qui m'entourent, sont bien plus accentués en Canada que parmi les foules fréquentant Hyde Park, à Londres. Tous les dimanches après-midi, j'en suis absolument convaincu, on entend manifester, dans les réunions populaires de Hyde Park, des sentiments relativement à la monarchie et à tous les sujets imaginables, qu'un homme ne pourrait exprimer impunément dans certaines parties de la bonne vieille province d'Ontario. Il faut donc en conclure que la population d'Ontario est plus loyale que celle de Londres, sous ce rapport.

(Très bien, très bien.)

Je suis heureux d'entendre mes honorables amis de la gauche applaudir à ces sentiments. Ils reconnaissent, comme moi, c'est évident, qu'il vaut mieux dépasser le but, dès qu'il s'agit d'une bonne cause. La clémence qu'a montrée l'Angleterre et la mise en vigueur des principes britanniques dans le Sud-Africain, ont donné des résultats admirables, de sorte que j'approuve, comme je suis toujours disposé à le faire d'ailleurs, les bons sentiments que manifeste, de temps à autre, mon honorable ami le chef de l'opposition (M. McKenzie). Cependant, il fait de son mieux, parfois, pour émettre des idées que je ne puis approuver; je ne suis pas, toutefois, un montagnard écossais, comme mon honorable ami; ma mémoire est plus courte que la sienne, et je cherche toujours à découvrir de bonnes choses dans les endroits les plus inespérés.

Je suis donc d'avis qu'à l'heure qu'il est, en Canada, nous avons suffisamment à faire avec la tâche de restaurer le pays. Je suis quelque peu au fait des sentiments que professent les vétérans de la grande guerre, et au nom d'un grand nombre de soldats avec lesquels j'ai eu l'occasion de converser, je puis affirmer qu'ils n'ont pas du tout l'esprit tourné vers la vengeance. La majorité des vétérans savent les obstacles qu'ils ont surmontés, et je suis certain que le plus grand nombre, réunis en assemblée publique, approuveraient les paroles que je viens de prononcer. Il peut se faire que je sois dans l'erreur à ce sujet, mais je me suis efforcé de pénétrer les sentiments intimes des soldats de la grande guerre, et je suis fermement d'avis que c'est cette attitude qu'ils adopteraient.

Mais que l'on ne se méprenne pas sur mes sentiments; que l'on n'aille pas croire que je fais peu de cas du crime de désertion ou de toutes autres infractions contre la loi militaire. Fort heureusement, la guerre est une situation anormale dans le monde, et particulièrement en Canada. Je suis donc d'avis que le Gouvernement ferait bien de mettre en vigueur les larges principes de la justice britannique et d'imiter la conduite de l'Angleterre, dans le traitement qu'elle a accordé à ceux qui ont différé d'opinion avec elle à une époque critique, afin de régler plusieurs problèmes que je ne désire pas discuter en ce moment. Il ferait bien de penser deux et même trois fois avant de jeter de l'huile sur le feu des rancœurs et des colères allumé au sein de la population canadienne.

Major général MEWBURN (ministre de la Milice et de la Défense): J'ajouterai à peine quelques mots sur ce sujet, monsieur l'Orateur. Les remarques de l'honorable chef de l'opposition au sujet d'une assertion du solliciteur général (M. Guthrie) pourraient faire naître l'idée qu'un grand nombre de soldats canadiens ont été passés par les armes, outre-mer.

Autant que je sais, il y a eu bien peu de cas de ce genre. Je crois pouvoir dire, sans crainte de me tromper, que, pendant le passage au ministère de l'honorable député de Victoria (Ont.) (sir Sam Hughes) une couple de soldats canadiens seulement ont passé en conseil de guerre pour désertion devant l'ennemi et, ils ont subi la peine de leur crime. Ces cas ont été bien rares cependant, et il ne s'en est produit aucun dont il a été fait rapport au ministère durant mon passage au ministère. Aussi, je ne voudrais pas laisser croire dans le public que les cas de ce genre ont été nombreux.

Pour ce qui est de la question de rendre les peines uniformes, je dois dire, comme je le disais l'autre jour, qu'au lendemain de l'armistice du 11 novembre il devint manifeste que nous n'avions plus besoin de ces insoumis comme soldats, et il ne restait plus qu'à savoir ce que l'on en ferait. Coupables d'avoir enfreint la loi, ils ne pouvaient pas, à mon sens, espérer qu'ils en seraient quittes. Il ne me paraît guère possible dans ce pays de tenter l'arrestation des insoumis de toute classe, à moins de vouloir s'engager dans ce travail pour le reste de nos jours. M'est avis cependant qu'il serait à propos d'aviser sans retard aux mesures à prendre pour priver de certains droits civils les réfractaires de toutes les catégories mentionnées par le ministre intérimaire de la Justice (M. Meighen). Je crois que sur ce point tous les bons citoyens de ce pays seraient de mon opinion. Ceux qui ont refusé de se soumettre à la loi seraient punis de cette façon pour la faute qu'ils ont commise.

A la suite d'une question posée devant la Chambre relativement aux prisonniers en général, j'ai cru devoir, il y a quelques semaines, m'assurer par dépêche de la règle que l'on suit outre-mer dans le cas de prisonniers canadiens qui, en Angleterre ou en France, subissent une peine pour délit militaire et de ce qui sera fait de ces prisonniers. Je crois devoir lire à ce sujet la déclaration suivante:

Règle à suivre lors de la démobilisation à l'égard des soldats canadiens purgeant une condamnation aux travaux forcés, à l'emprisonnement ou à la détention.

1. Ceux qui subissent une peine pour des délits purement militaires seront rapatriés en vertu d'arrangements à compléter plus tard, avant la fin de la démobilisation. Remise leur sera faite de la peine prononcée contre eux, à compter du jour de l'embarquement. Autant que possible, chaque soldat devra avoir subi sa peine en entier avant l'embarquement; dans l'intervalle, toutefois, le droit de grâce continuera à s'exercer dans les cas spéciaux.

[Major général Mewburn.]

Chacune des affaires comprises dans cette catégorie fera l'objet d'un examen spécial lors des dernières dispositions à prendre en vue de la démobilisation et, quand il apparaîtra que la situation militaire à l'époque donne lieu à quelque exception, le soldat sera tenu de subir sa peine jusqu'au bout.

On pense que les cas d'insubordination grave au cours de la démobilisation pourraient être traités de cette manière.

2. Ceux qui subissent une peine imposée en Angleterre par l'autorité civile seront laissés dans ce pays pour la compléter, si elle n'expirait pas avant la fin de la démobilisation; mais ces affaires seront reprises individuellement avant la fin de la démobilisation, en vue d'établir si quelqu'une d'elles ne justifierait pas, par des circonstances atténuantes, la demande au secrétaire des colonies d'une libération prématurée. Il est probable que les cas de cette nature sont peu nombreux.

3. Les soldats condamnés à la prison et aux travaux forcés par un tribunal militaire, dans ce pays ou en France, pour contravention à la loi pénale, et non plus à la loi militaire, seront envoyés (ou laissés) dans les prisons civiles d'Angleterre pour y achever leur peine. Quant à ces affaires-là aussi, elles seront examinées de nouveau avant la fin de la démobilisation, en vue d'établir si quelqu'une d'elles ne présente point de circonstances atténuantes qui justifieraient une rémission de peine.

Les dispositions additionnelles qui suivent s'appliquent aux soldats qui subissent une condamnation en France:

1. La règle générale ci-dessus exposée sera suivie, mais les soldats qui subissent une condamnation pour des délits de nature peu sérieuse seront libérés de la prison sur l'avis conforme du chef de corps de qui ils relèvent et ils seront ramenés en Angleterre avec leur régiment pour y être démobilisés selon les règles ordinaires. D'autres, dont la contravention était de nature plus grave, mais qui sont considérés comme susceptibles d'être libérés avant la démobilisation définitive, seront retenus en prison jusqu'à cette démobilisation finale.

2. Ceux de la 3e catégorie seront ramenés en Angleterre où ils auront à achever le temps de leur condamnation. Il est question de libérer, avant la fin de la démobilisation, tous les soldats canadiens retenus en prison dans ce pays et qui n'auront pas déjà été libérés ou condamnés à l'être avec ignominie. Il sera alors préparé des listes de noms, lesquels resteront aux bureaux de la guerre et chez le haut commissaire du Canada. Des copies de ces listes seront transmises au ministère de la Milice à Ottawa.

Quand un soldat aura subi sa peine jusqu'au bout, il sera rapatrié, s'il y a droit. La chose aura lieu par ordre du haut commissaire.

Sentences avec sursis.

(1) En France.

Les peines prévues par ces sentences sont remises avant le retour en Angleterre de l'unité auquel le soldat appartient.

(2) En Angleterre.

Ces sortes de peines sont remises avant l'embarquement pour le Canada de l'unité à laquelle le soldat appartient.

Quand un soldat ainsi condamné est envoyé au Canada par erreur sans que son affaire ait été soumise à un examen spécial, la rémission a lieu pour prendre effet le jour de l'embarquement.

L'hon. sir SAM HUGHES: Les émeutiers du parc Kinmel ont-ils subi leur procès devant un juge civil ou devant un tribunal militaire?

Major général MEWBURN: Je ne saurais dire au juste s'ils ont eu leur procès, mais je crois—sans faire ici de déclaration officielle—qu'ils sont actuellement cités à comparaître en cour martiale.

M. SINCLAIR (Guysborough): Devons-nous comprendre que pas un seul soldat canadien n'a été condamné à mort, ni en Angleterre, ni en Canada, au cours de la guerre?

Major général MEWBURN: Je n'ai jamais entendu dire qu'il y en ait eu un seul de condamné à mort.

L'hon. M. BURRELL (secrétaire d'Etat): Monsieur l'Orateur, sans vouloir prolonger ce débat, je m'arrêterai à une couple de points qui s'y rattachent, attendu, surtout, que j'ai eu à étudier directement quelques-uns de ces problèmes au cours de l'été dernier, pendant que je remplaçais l'honorable ministre de la Milice (le major général Mewburn). C'était en juin, juillet et août, c'est-à-dire à une époque très critique. Je ne ferai allusion au projet de résolution que pour confirmer les paroles du ministre intérimaire de la Justice, comportant qu'il est extraordinairement difficile de punir d'une façon égale, les infractions à la loi criminelle et les crimes en général. J'admets, avec l'honorable député de Red-Deer, (M. Clark), qu'il conviendrait de punir les crimes de ce genre d'une façon aussi égale qu'il est humainement possible; mais quiconque a étudié cette question, doit avouer que la gravité des délits est loin d'être la même dans tous les cas, et que la sévérité de la punition doit varier en conséquence.

J'envisagerai la question sous un autre aspect, avant que le projet de résolution soit adopté ou traité, parce que, d'après moi, ni la Chambre ni le pays ne doivent se dissimuler combien est grave, au point de vue national, le délit particulier dont nous nous sommes occupés. Je ne blâme aucunement le chef de l'Opposition d'avoir invoqué l'indulgence, d'avoir soutenu que nous devrions faire preuve de générosité, abolir la punition ou, du moins, cesser d'avoir recours aux mesures de rigueur. En principe, nous sommes tous d'accord avec lui sur ce point. Il a dit que la punition des délinquants avait affligé bien des parents. Mais je lui rappellerai que lorsque j'ai pris charge du ministère de la Milice, l'été dernier, à une des phases les plus critiques de la guerre, à une époque où personne, dans ce pays ou parmi les Alliés, ne pouvait constater sans la plus vive anxiété, le progrès de la guerre en Europe, et ne pouvait prédire quel en serait le résultat, le Canada travaillait de toutes ses forces à procurer autant de soldats que possible à l'Etat, dont l'existence était en danger, et à envoyer des renforts à ceux de nos soldats qui combattaient et mourraient pour le salut de notre propre liberté.

Voici quelle était alors la situation: il n'y avait pas en Canada, y compris l'Ouest que je connais plus particulièrement, une seule famille qui ne s'était pas imposé, de bonne heure et volontairement, le grand sacrifice d'envoyer à la guerre un ou deux de ses membres. Je me suis aperçu que des milliers d'hommes—je ne tiens pas à dire combien—sujets à l'appel de l'Etat comme tous ceux qui étaient déjà partis, avaient failli d'y répondre et étaient restés en sûreté au foyer, pendant que ceux-là étaient allés risquer leur vie sur le champ de bataille. J'ai trouvé qu'à cette époque critique de notre histoire, où le danger nous menaçait de toute part, il nous était absolument impossible de demander de nouveaux sacrifices aux familles qui avaient déjà envoyé de leurs membres à la guerre, et de laisser en toute liberté des milliers d'hommes qui ne se souciaient aucunement de faire leur devoir envers le pays. Nous avions à faire de deux choses l'une: ou infliger le châtiment le plus sévère à ceux qui faisaient la sourde oreille à l'appel et violaient leur plus important devoir envers l'Etat, ou les inviter chaleureusement à remplir ce devoir avant qu'il fût trop tard et, s'ils le remplissaient, les traiter avec une générosité dont le chef de l'opposition eût été absolument satisfait. Ayant étudié la question sous toutes ses faces, je priai mes collègues de consentir à la proclamation d'une amnistie générale.

Je profiterai de cette discussion pour signaler à la Chambre les termes de cette amnistie que je tiens à faire sousigner au compte rendu officiel, justement pour la raison que j'ai indiquée.

L'amnistie fut publiée le 2 août, 1918 et le Gouvernement croyait que c'était le meilleur moyen de faire comprendre leur devoir aux milliers de citoyens qui négligeaient de le faire. L'amnistie était accordée dans les conditions les plus larges et les plus généreuses parce que nous croyions à cette date que des milliers d'insoumis étaient victimes de leur ignorance ou avaient été mal conseillés par des personnes qui étaient sup-

posées être mieux renseignées. Sans citer la proclamation tout entière, je donnerai lecture de deux ou trois paragraphes.

Attendu qu'un nombre considérable d'hommes de la classe I sous l'empire de la loi concernant le service militaire, 1917, appelés au service actif dans la force expéditionnaire canadienne pour la défense du Canada par Notre proclamation du 13 octobre 1917, bien qu'ils soient par là devenus légalement enrôlés dans le service militaire canadien.

Ont fait défaut de se rapporter pour le service, suivant qu'ils en étaient légalement requis sous l'empire de ladite loi concernant le service militaire et des règlements promulgués en conséquence, y compris notre arrêté en conseil en date du 20 avril dernier.—

Ou ont déserté.

Ou se sont absentés sans permis de notre force expéditionnaire canadienne;

Et attendu qu'il est représenté que la situation grave et regrettable dans laquelle ces hommes se trouvent, est due, dans bien des cas, au fait que, nonobstant l'information et l'injonction fournies par notre dite proclamation, ils ont mal compris leur devoir ou leur obligation, ou ont été induits en erreur par les conseils de gens mal inspirés, déloyaux ou séditieux;

Et attendu que nous désirons, dans la mesure possible, éviter l'infliction des lourdes pénalités édictées par la loi pour la punition des offenses graves dont ces soldats se sont rendus coupables,—et leur fournir l'occasion, dans une période de temps limitée, de se rapporter et mettre leurs services à la disposition de la force expéditionnaire canadienne, comme ils sont légalement tenus de le faire et comme cela est nécessaire à la défense de la Puissance du Canada.

Sachez maintenant que dans l'exercice de nos pouvoirs, et de notre bon vouloir et plaisir, nous proclamons, déclarons, publions et portons à la connaissance de tous, que les pénalités édictées par la loi ne seront pas imposées ou exigées au sujet des hommes appartenant à la classe I sous l'empire de la loi concernant le service militaire, 1917, qui ont désobéi à notre proclamation susdite, ou qui, ayant reçu avis de nos registraires ou députés registraires de se rapporter à une date passée, ont manqué de se rapporter ainsi; ou qui, s'étant rapportés et ayant obtenu un congé, ont manqué de se rapporter à l'expiration de leur congé ou qui ont déserté de notre force expéditionnaire, pourvu que ceux concernés se rapportent pour le service le ou avant le 24 août 1918.

Et nous avertissons strictement tous les hommes ainsi concernés et leur signifions solennellement, ainsi qu'à ceux qui emploient, reçoivent cachent ou assistent ceux-là dans leur désobéissance, que s'ils persistent dans leur défaut de se rapporter, dans leur absence ou dans leur désertion jusqu'à l'expiration de la date en dernier lieu mentionnée, ils seront poursuivis et punis avec toutes les rigueurs et la sévérité de la loi, et deviendront passibles du jugement de nos cours martiales qui seront assemblées pour juger ces cas, ou de tous autres tribunaux compétents; et aussi que ceux qui emploient, reçoivent, cachent ou assistent ces hommes, deviendront eux-mêmes strictement soumis aux mêmes pénalités que les coupables principaux et sujets aux mêmes punitions, pénalités, forfaitures que la loi met à la disposition des autorités pour la punition desdites offenses.

[L'hon. M. Burrell.]

Cette amnistie si complète et si libérale faisait une obligation à tous ceux qui, de propos ou par ignorance, avaient manqué à leur devoir envers leur pays, de profiter de l'occasion pour se mettre en règle et reprendre leur place parmi ceux qui s'étaient conformés à la loi. Maintenant que la guerre est finie, je suis en faveur des mesures les plus clémentes et les plus raisonnables, mais il ne faut oublier complètement toute autre considération. Nous devons tenir compte des milliers de jeunes gens qui se sont présentés en temps voulu pour profiter de l'amnistie. Dans quelle position se trouvent ces derniers, comparés aux milliers d'autres qui, après la publication de la proclamation, ont refusé de faire leur devoir et sont devenus doublement insoumis et traîtres à leur pays? Nous ne devons pas et ne pouvons pas oublier ce côté de la question.

Vers cette époque, l'honorable député de Maisonneuve est venu me voir et nous avons discuté la question. Je lui ai fait observer aussi énergiquement que possible que tous ceux qui avaient de l'influence et de l'autorité devaient s'efforcer de convaincre les insoumis et leur faire comprendre leur devoir, dans les graves circonstances où nous nous trouvions, pour les induire à profiter de cette dernière chance pour s'acquitter envers leur pays.

Si, après cette proclamation répandue à profusion dans le pays, il s'est trouvé des milliers qui ont préféré manquer à leur devoir, nous ne pouvons pas traiter légèrement cette question des peines à imposer à ceux qui ont pris cette dangereuse attitude par laquelle ils semblaient dire: nous ne ferons pas un pas, nous ne lèverons pas une main pour défendre le pays qui nous garantit les privilèges dont nous jouissons.

L'honorable chef de l'opposition a rappelé que l'auteur de la tentative d'assassinat sur le premier ministre Clemenceau a été pardonné.

Peut-être; mais je me souviens que le résultat de ce procès a été que l'assassin a été déclaré aliéné, et que c'est en grande partie pour cette raison que la sentence de mort a été commuée en dix années d'emprisonnement. Certes, il y avait beaucoup de doute au sujet de l'état mental de ce criminel, et cela étant, je ne pense pas que ce cas soit comparable à ceux dont nous nous occupons maintenant. Je serais le premier à admettre que, la guerre ayant pris fin, il y a lieu de tempérer la rigueur pour la clémence, et qu'on ne doit pas perpétuer inutilement les méthodes suivies

jusqu'à ce jour, ni conserver le désir de châtier plus qu'il ne faut les personnes, quelque coupables qu'elles aient été, qui ont abandonné la patrie, en présense de l'appel le plus pressant qu'elle leur ait jamais adressé.

Un honorable ami a dit que nous avions déjà assez de cicatrices. Dieu sait que la présente guerre nous en a assez causé, et ceux qui ont accompli le plus grand des devoirs, ainsi que leurs parents et amis éplorés dont quelques-uns regrettent les êtres qu'ils ont perdus, ne pourront jamais partager entièrement les vues des hommes qui veulent être exempts de tout châtiment et qui, en présence des sacrifices d'autrui, n'en ont fait d'aucune sorte.

Le pays ou les citoyens qui l'habitent ne sauraient atténuer la faute grave de ceux qui ont manqué à leur premier devoir envers l'Etat, comme ces insoumis l'ont fait, je ne tiens pas leur faute pour un crime ordinaire. Eclairés par nos difficultés d'hier et par notre situation d'aujourd'hui, il me semble que ceux qui jouissent de la plénitude des prérogatives du citoyen ne se rendent pas assez compte de tous les devoirs. Cependant cette guerre nous a enseigné que, lorsqu'un individu élit domicile en ce pays et jouit des privilèges du citoyen—et ils sont grands—il lui faut de toute nécessité, quand l'Etat est en péril, se mettre à la hauteur des devoirs qui lui incombent et les accomplir en entier. Nul d'entre nous ne peut donc passer l'éponge sur ce crime, le plus grand de tous—celui de rester inactif lorsque le salut de la patrie est en danger.

Voilà pourquoi je déclare que, malgré le désir d'atténuer la rigueur et de mettre de côté quelques-unes des méthodes que nous avons adoptées afin de punir les coupables ou de régler la question d'une manière ou d'une autre, nous ne devons pas oublier que cette affaire ne saurait être traitée comme une bagatelle.

Quant à moi, je serais fortement d'avis de priver en quelque manière les réfractaires de leurs droits d'électeurs. Cela reviendrait à leur dire: Vous avez failli à votre devoir en tant que citoyens; par conséquent, vos privilèges en tant que citoyens vous sont enlevés, du moins, pour quelque temps. Je n'ai pas à discuter maintenant si cette punition devrait s'appliquer à celui qui a déjà été puni de quelque manière. Je soutiens seulement que, pour l'amour des nôtres qui sont allés là-bas et ont fait d'indicibles sacrifices pour nous et pour la patrie, nous fassions en sorte de rendre justice, même s'il y a lieu de tempérer la justice par la clémence.

M. SEXSMITH: Le ministre n'est-il pas d'avis qu'il devrait y avoir uniformité dans les punitions imposées?

L'hon. M. BURRELL: Tout ce je puis dire à mon honorable ami, c'est que, à l'égard des infractions aux lois, que ce soit celle-ci ou toute autre, il doit y avoir gradation dans le châtiment qui doit nécessairement être proportionné au crime et varier selon l'intention du criminel et la manière dont il a été perpétré.

M. CANNON: J'approuve entièrement la dernière remarque du secrétaire d'Etat (M. Burrell) que la question dont le représentant de Victoria a saisi la Chambre ne doit être traitée comme une bagatelle. Elle est grave et importante et la Chambre doit la considérer comme telle.

L'auteur du projet de résolution a mis sur le tapis une affaire qui a été discutée dans tous les journaux et par la plupart de ce pays, et qui exige une solution. La résoudrons-nous comme nous le dévrions, dans un profond sentiment de justice ou avec l'étroitesse d'esprit de ceux qui ne peuvent pas voir assez loin devant eux, dans l'intérêt du pays?

Le ministre intérimaire de la Justice a parlé de monsieur le juge Langelier. Je ne veux pas m'arrêter, cet après-midi, à la polémique entre M. le juge Langelier et le sous-ministre de la Justice, M. Newcombe, qui est une affaire régionale de trop peu d'importance pour détourner notre attention du problème plus vaste et plus général que pose le projet de résolution soumis à la Chambre.

Mais à titre de citoyen de Québec et à celui de membre du barreau de Québec, je tiens à dire au ministre intérimaire de la Justice, que monsieur le juge Langelier est l'un des membres les plus éminents et les plus réputés de la magistrature de cette province—il appartient à une famille qui a fourni à notre barreau et à notre magistrature des hommes distingués—il suffit de mentionner que son frère a rempli la fonction de lieutenant-gouverneur de la province de Québec, après avoir été juge en chef de la Cour suprême. Le juge Langelier n'est pas un homme qui exercerait ses fonctions avec un parti pris politique et contrairement aux fins de la justice, comme on l'a insinué tout à l'heure—je ne vise pas le ministre intérimaire de la Justice, mais

l'insinuation a été faite par quelque autre collègue.

Quand il s'agit de Québec, le Gouvernement est malheureusement presque toujours en mauvaise posture. L'année dernière une émeute s'est produite dans notre ville. L'affaire fut portée à la Chambre et l'explication fournie par le Gouvernement de la conduite de ses représentants ne différa en rien de celle que le ministre intérimaire de la Justice nous donne, cet après-midi, à savoir que ce représentant ne relevait d'aucun département de l'Etat. Le ministre de la Justice et celui de la Milice ont jeté le colonel Machin par-dessus bord et ceux qui l'ont écarté de cette façon ce sont tous les membres du Gouvernement. Il remplissait une fonction officielle, mais il importait au Gouvernement qu'il disparût et c'est ce qu'il a fait durant une couple de semaines pour reparaître un peu plus tard. Mais, monsieur l'Orateur, une explication semblable ne satisfera pas les membres de la Chambre.

Que faisait M. Whitehead à Québec? Etait-il de l'Etat? Appartient-il au département de la Justice ou à celui de la Milice? M. Whitehead a remis entre les mains du juge Langelier des instructions; celles-ci étaient officielles et le juge y conforma sa conduite.

Ces instructions avaient-elles été préparées par le ministre intérimaire de la Justice ou par un des fonctionnaires sous ses ordres? C'est là toute la question, monsieur l'Orateur, et la population du pays, en général, celle de la ville de Québec, en particulier, ainsi que monsieur le juge Langelier lui-même, ont un certain droit à recevoir une réponse directe, une fois pour toutes, du ministre intérimaire de la Justice.

L'hon. M. MEIGHEN: Je suis très heureux, monsieur l'Orateur, de saisir cette occasion de répondre complètement à la question posée par l'honorable député de Dorchester (M. Cannon).

M. l'ORATEUR SUPPLEANT: Je prends pour acquis que la Chambre est unanime à permettre à l'honorable ministre (M. Meighen) de prendre la parole dans cette circonstance.

L'hon. M. MEIGHEN: L'incident auquel l'honorable député fait allusion se produisit après la réception d'une lettre adressée au département de la Justice au sujet de certaines amendes imposées à des insoumis de la ville de Québec par le magistrat en question et dont le montant variait entre 5 piastres—c'était l'amende imposée dans la plupart des cas—et 25 piastres. Là-dessus le sous-ministre de la Justice écrivit au procureur général de la province de Québec pour appeler son attention sur la nouvelle ainsi répandue et pour lui demander d'expliquer tout cela et le priant, au cas où cette nouvelle était vraie, de représenter au magistrat en question que l'imposition d'amendes comme celles-là n'était pas conforme à la loi, le sous-ministre de la Justice reconnaissant que le magistrat n'était pas un fonctionnaire ni du département de la Justice ni du Gouvernement fédéral, mais qu'il avait été nommé par le gouvernement provincial de Québec dont il relevait exclusivement. C'est alors que le département de la Justice reçut du magistrat en question une lettre annonçant qu'il avait reçu l'instruction d'imposer ces amendes aux réfractaires. C'était la première fois que le département de la Justice apprenait qu'un département quelconque de l'administration avait donné des instructions soit au magistrat Langelier soit à tout autre magistrat ou juge du Canada; en vérité, nous savions qu'on n'avait donné aucune instruction semblable, ou de toute autre nature. Dans le but de me renseigner davantage, j'ai reçu un rapport—je me fie uniquement, en ce moment, à ma mémoire pour parler ainsi, car si j'avais su que l'on soulèverait cette affaire, j'aurais apporté toute la correspondance—j'ai reçu un rapport formel du juge Langelier. Je ne crois pas que nous ayons demandé ce document, vu que jusqu'à ce temps-là nous n'avions adressé qu'une lettre au procureur général de la province de Québec. Le juge Langelier a déclaré qu'il avait reçu l'instruction de faire comme il a fait et il a dit soit dans sa première soit dans sa seconde lettre qu'il tenait ces instructions du colonel Whitehead. Le colonel Whitehead était un officier de la police fédérale qui relève du département de la Justice; c'était seulement dans ce sens-là qu'il était un fonctionnaire du département. En apprenant cela, on suspendit immédiatement le colonel Whitehead de ses fonctions. Il déclara qu'il n'avait pas donné d'instruction, mais qu'il avait lui-même préparé pour sa propre gouverne et pour celle de ses subalternes—il a sous ses ordres des inspecteurs, je crois, ou d'autres fonctionnaires—un mémoire, partiellement cité par le juge Langelier, mais qui se terminait par une phrase semblable à celle-ci ou à peu près.

Que ses subalternes devaient comprendre que dans tous les cas ils devaient demander une punition suffisante, mais ne pas pousser trop loin la sévérité. On ne donnait pas

d'ordres aux magistrats, ainsi que je l'ai maintes fois déclaré. D'ailleurs tous les députés le savent bien, l'honorable député qui m'a précédé mieux que personne, car vouloir faire croire que le colonel Whitehead, ou nous, eussions une autorité quelconque sur le magistrat serait une absurdité qui ne pourrait jamais entrer dans le cerveau d'un homme intelligent. Il appert que le juge Langelier a eu connaissance de ce mémoire. Il avait examiné avec le colonel Whitehead un certain livre que les inspecteurs de police portent toujours avec eux, mais dont on ne parle pas dans la circonstance. En parcourant cette brochure qui avait trait aux attributions des inspecteurs de police, le juge Langelier a aperçu ce mémoire il en demanda un exemplaire, qu'on lui envoya. Le mémoire contenait le passage qu'il a cité, mais que je répète qu'il était destiné au personnel du colonel Whitehead, et il contenait aussi le passage indiquant à qui les instructions s'appliquaient, que le juge s'est toujours abstenu de mentionner. Ce dernier commença aussitôt de proclamer qu'il avait reçu ce mémoire des autorités du département de la Justice, comme étant ses instructions. Je ne trouve pas d'expression pour décrire une absurdité si grossière et une prétention si fausse. Je répète qu'on ne lui a jamais donné d'instructions ni à lui ni à d'autres juges, soit directement ou indirectement, par l'intermédiaire d'un fonctionnaire ou de toute autre personne. On n'a jamais eu non plus l'intention d'en donner. Il a reçu un mémoire qui était pour l'usage personnel de l'inspecteur et pour l'information de son personnel; c'est ce qu'il a prétendu être des instructions venant de nous qu'il savait très bien n'avoir aucune autorité pour lui donner des ordres. Il y a des députés qui persistent à dire que le département de la Justice a si mal interprété ses attributions qu'il a essayé de donner des ordres ou des conseils à des magistrats. Le juge en question a continué d'écrire au sous-ministre de la Justice, qui a très justement fini par s'abstenir de répondre. Je serai très heureux de faire part de ces lettres à la Chambre; j'en aurais donné lecture moi-même, si j'eusse prévu que la question allait être soulevée. Mais cette correspondance ne contient pas le moindre soupçon d'excuses. La seule allusion à une excuse est lorsque le juge Langelier, interprétant et représentant faussement les faits, comme il l'avait fait au début, répond à une lettre en disant qu'on lui a fait des excuses. Vous chercheriez en vain dans toutes les lettres quoi que ce soit qui pût justifier cette assertion. Si ma mémoire me sert bien, c'est là ce qui s'est passé; c'est, dans son essence, un compte rendu complet; c'est l'énoncé absolument exact à la lettre de ce qui s'est produit et rien de plus.

M. CANNON: Monsieur l'Orateur, il est évidemment difficile pour le ministre intérimaire de la Justice (M. Meighen) de répondre directement à la question que j'ai posée. En effet, il a parlé pendant cinq minutes de tout excepté de ce que je lui ai demandé, savoir: ce que M. Whitehead faisait à Québec et quel département il représentait. C'est tout ce que je veux savoir.

L'hon. M. MEIGHEN: Je l'ai déjà dit à l'honorable député. Il était officier de la police fédérale qui est sous le contrôle du département de la Justice et remplissait les fonctions dont il était chargé.

M. CANNON: Maintenant j'ai la réponse.

L'hon. M. MEIGHEN: Je vous l'ai donnée trois fois.

M. CANNON: Il eût mieux valu que le ministre intérimaire de la Justice me donnât une réponse directe et concise la première fois, au lieu d'essayer de noyer son explication dans un torrent de mots. Nous savons maintenant que M. Whitehead est un fonctionnaire du département de la Justice, en qualité d'inspecteur de la police fédérale dans la ville de Québec. Or M. Whitehead remet au juge des instructions écrites. N'importe qui, ayant quelque expérience légale, sait que ces instructions écrites n'ont pas pu être préparées ni rédigées par l'inspecteur lui-même; elles doivent avoir été préparées par son supérieur. Ce dernier ne peut pas donner d'ordres dans un cas si grave sans consulter le chef du département; par conséquent aussitôt qu'un fonctionnaire du département de la Justice, l'inspecteur de la police fédérale, remet à un juge de la ville de Québec, des ordres écrites, nous croyons qu'ils sont émis par le chef intérimaire du département de la Justice (M. Meighen) ou le ministre (M. Doherty) qui est absent en ce moment. Il est impossible de chercher un faux-fuyant en disant qu'ils ont été émis par une personne non autorisée. Bien peu de députés accepteront l'explication de l'honorable ministre à l'effet que ces ordres auraient été préparés par un fonctionnaire qui n'y était pas autorisé.

Qu'arriva-t-il? Quand le juge Langelier eut rendu quelques jugements d'accord avec les instructions qu'il avait reçues, dans certaines régions du pays, on souleva de l'op-

position et l'on fit entendre des protestations. Comme d'habitude, le Gouvernement céda et fit demi-tour à droite en essayant de nier ce que ses fonctionnaires avaient réellement fait. Telle est toute la situation.

Laissons de côté l'incident du juge Langelier; pour arriver à une conclusion sur toute cette affaire, nous devons remonter un peu plus en arrière. Le secrétaire d'Etat a dit que la population du pays avait tendu tous ses nerfs pour gagner la guerre. Mais nous nous souvenons tous d'autre chose, monsieur l'Orateur. Si quelques personnes tendaient leurs nerfs pour gagner la guerre, d'autres pas très loin du premier ministre intérimaire et du secrétaire d'Etat, tendaient tous leurs nerfs, non pas pour gagner la guerre, mais pour gagner les élections. Quand on débattait la question de la conscription devant le peuple, beaucoup de députés à votre droite, monsieur l'Orateur, pensaient non pas aux Canadiens qui étaient là-bas en France, faisant face à la mort, mais aux moyens à prendre pour frauder les électeurs, aux moyens par lesquels ils pourraient tromper. . . (Protestations.)

Des VOIX: Règlement.

M. l'ORATEUR: La remarque de l'honorable député, que les membres de la Chambre essayaient de frauder les électeurs, n'est pas conforme au décorum parlementaire, et je lui demanderai ou d'atténuer ses paroles ou de retirer sa remarque.

M. CANNON: Je m'incline devant votre décision, monsieur l'Orateur. Je dis qu'un certain nombre de députés, qui siègent à votre droite, pensaient à cette époque aux moyens qu'ils pourraient utiliser pour obtenir une décision favorable de leurs électeurs, malgré l'existence d'un sentiment qui leur était hostile dans ces circonscriptions. D'autres pensaient à autre chose, monsieur l'Orateur. D'autres essayaient d'obtenir le vote des cultivateurs dans leur comté. Les cultivateurs ne sont pas tous versés dans la littérature comme le député de Red-Deer (M. Clark). Ils n'emploient pas leurs moments de loisir à lire Shakespeare ou les meilleurs auteurs anglais. Qu'ont fait quelques-uns des députés siégeant à votre droite, monsieur l'Orateur? Ils sont allés trouver ces cultivateurs et leur ont dit: "La conscription ne s'appliquera pas à vous". On les a crus. Qu'arriva-t-il? Le Gouvernement revint au pouvoir. Les agriculteurs avaient voté pour un gouvernement qui leur avait promis solennellement qu'ils ne seraient pas soumis à la conscription. Au mois de mars, la nouvelle méthode constitutionnelle inventée par le Gouvernement actuel fut adoptée, et un arrêté du conseil fit disparaître la promesse solennelle des membres du Gouvernement au sujet de la conscription, et les cultivateurs se virent appliquer la conscription. Tous ceux qui ont une bonne mémoire se souviennent de ce qui est arrivé par la suite. Les cultivateurs vinrent ici, dans cette ville, et ils eurent même la curiosité d'insister pour vous voir, monsieur l'Orateur. Le Gouvernement leur dit de retourner chez eux, que les agriculteurs et leurs fils devaient partir à la guerre. L'agitation continua; le mécontentement était effrené. Le Gouvernement fut encore une fois effrayé et l'on envoya secrètement des instructions aux officiers dans tout le pays, disant: "Amenez les cultivateurs en ville, mais accordez-leur des congés additionnels, renvoyez-les chez eux." On les renvoya chez eux; dans l'Ontario on les renvoya parce que le Gouvernement en avait peur.

Où en était l'urgence? Où en était le péril allemand en mars de l'an dernier? Les cultivateurs furent renvoyés chez eux, monsieur l'Orateur, parce que les députés, qui siégent à votre droite, avaient peur que leurs promesses ne leur causassent du chagrin dans un avenir prochain. Qu'est-ce que les agriculteurs pouvaient comprendre dans tout cela? Exemptés un jour, conscrits le lendemain; amenés à Québec un jour, renvoyés chez eux le jour suivant. Les hommes sincères ne pouvaient conclure qu'une chose, c'est que ce qui allait arriver était très incertain et indéfini; alors ils restèrent chez eux. Aujourd'hui, le secrétaire d'Etat dit que nous ne devons pas oublier d'être justes. Je suis aussi de cet avis, mais je crois que les plus grands coupables qui devraient être amenés devant le tribunal pour rendre compte de leur conduite sur la conscription et de l'application de la loi du service militaire, sont quelques-uns de ceux qui siègent à votre droite, monsieur l'Orateur, et qui occupent des positions dans le cabinet. (Exclamations.)

Des VOIX: Règlement.

M. l'ORATEUR: Je comprends que le mot "coupable" n'est pas pris dans le sens ordinaire, mais que le sens de la déclaration de l'honorable député est que d'honorables ministres, par suite de leur politique, sont responsables de certains résultats. Dans ce cas, il me semble que sa remarque n'enfreint pas le règlement.

M. CANNON: Ce furent eux qui trompèrent, et je dis que si nous devons juger les gens qui ne se sont pas conformés à la loi

du service militaire, le premier qui devrait être jugé c'est le ministre de la Milice et de la Défense (le major général Mewburn) qui a parcouru toute la province d'Ontario, durant la campagne électorale de 1917 et a promis solennellement que les cultivateurs seraient exemptés.

Les cultivateurs ayant à choisir entre la parole d'un ministre de la Couronne et un arrêté du conseil, préférèrent s'en tenir à la parole du ministre. Avaient-ils tort ? Le second coupable que je voudrais voir traduit devant ce tribunal, c'est le ministre de l'Agriculture (M. Crerar), qui a endossé la promesse solennelle du ministre de la Milice. Et je traduirais ensuite par-devant ce tribunal, les candidats unionnistes qui ont parcouru le pays, agitant dans leurs mains les télégrammes, les messages et les déclarations de ces deux membres du Cabinet, afin d'obtenir des suffrages auxquels ils n'avaient pas droit. Comme nous disons dans notre province: "A tout seigneur, tout honneur", je donnerais la présidence de ce tribunal à l'auteur de la résolution (sir Sam Hughes). Je lis dans le "Peterborough Evening Examiner", numéro du 8 mars 1919, qu'un jeune homme du nom de Collins—pas John—. . .

L'hon. sir SAM HUGHES: On m'informe que John était ivre et qu'il est disparu.

M. CANNON: Il était obligé de disparaître. Ce jeune homme, lorsque le magistrat lui demanda pour quelle raison il ne s'était pas présenté au régiment, comme le veut la loi du service militaire, répondit: "Parce que le candidat unionniste aux dernières élections, sir Sam Hughes, m'a assuré que j'étais exempté en ma qualité de cultivateur. Le juge lui demanda: "A quelle date, sir Sam Hughes vous a-t-il dit cela?" La réponse du jeune homme fut celle-ci: "Voici la circulaire qu'il a fait distribuer par tout le comté de Victoria". Et permettez-moi de vous faire observer, monsieur l'Orateur, que cette circulaire fut mise en circulation à la veille du scrutin, alors que des rumeurs se répandaient que le Gouvernement perdait du terrain.

L'hon. sir SAM HUGHES: Pas dans ma circonscription électorale, dans tous les cas.

M. CANNON: Mon honorable ami de Victoria, qui est un excellent tacticien, a donc pris ce moyen pour s'assurer une victoire réellement décisive. Il voulait obtenir l'unanimité dans Victoria, amener tous les électeurs de son côté.

La circulaire en question contient premièrement un message du major général Mewburn, le ministre de la Milice, conçu ainsi qu'il suit :

Les cultivateurs compris dans la classe A et appelés au service, qui sont réellement employés sur la ferme à la production des vivres pour le Canada et ses alliés, et dont les services sont nécessaires sur la ferme, seront exemptés du service militaire. Si un tribunal leur refuse l'exemption, ils devront en appeler sans délai à un tribunal supérieur. Les autorités sont à prendre des mesures pour prolonger la période pendant laquelle ces appels pourront être pris.

De plus, le ministre de la Milice, affirme qu'au cas où un cultivateur ainsi appelé au service et qui travaille réellement sur une ferme, serait incorporé dans les rangs d'un bataillon, il croirait de son devoir de le faire libérer, à condition que cet homme retourne sur la ferme et continue à y travailler.

Collins, le jeune homme en question, avait lu cette déclaration. Il était un cultivateur et il est resté chez lui, parce que le général Mewburn avait promis que s'il était enlevé à ses occupations, il le ferait renvoyer sur sa ferme. L'honorable député de Victoria, toutefois, n'avait pas autant de confiance dans le nouveau ministre de la Milice qu'en son prédécesseur, de sorte qu'il demanda à un autre membre du cabinet d'appuyer l'engagement pris par son collègue. Il fit appel à notre distingué et sincère ami, le ministre de l'Agriculture (M. Crerar). Il lui dit: "Pourquoi n'ajouteriez-vous pas quelques mots aux déclarations du ministre de la Milice? Dans mon comté, ils ne croiront peut-être pas M. Mewburn, mais ils vous croiront". Or, voici la lettre du ministre de l'Agriculture:

Sir Sam Hughes,
Lindsay, (Ont.).

L'hon. M. Crerar, le ministre de l'agriculture, ayant signalé à l'attention du Gouvernement que dans certains comtés, les tribunaux nommés pour l'application de la loi du service militaire n'ont pas donné assez de poids à l'importance qu'il y a de produire des vivres et qu'ils ont refusé des exemptions à des cultivateurs véritables, le Gouvernement a décidé, sur la demande du ministre de l'Agriculture de prendre des mesures immédiates afin d'empêcher l'interruption inutile des travaux de la ferme.

Afin que le département de la Milice et le département de l'Agriculture soient revêtus des pouvoirs nécessaires pour agir, l'arrêté du conseil qui suit a été adopté:

Son Excellence le Gouverneur général en Conseil sur la proposition du ministre de l'Agriculture intérimaire, et sous l'empire des dispositions de la loi des mesures de guerre de 1914 et de la loi du service militaire de 1917, autorise par la présente le ministre de l'Agriculture à nommer des représentants du département de l'Agriculture dans tels comtés ou districts qu'il jugera à propos dans les différentes provinces du Canada.

Premièrement.—Pour assister aux séances des tribunaux nommés en exécution de la loi

du service militaire, afin de protéger nos intérêts nationaux relativement à la production des vivres.

Secondement.—Pour en appeler des décisions des tribunaux militaires chaque fois qu'à son avis, le tribunal n'aura pas donné assez de poids à la nécessité de maintenir notre production alimentaire.

Troisièmement.—Pour s'enquérir et faire rapport sur les appels ou demandes d'exemption lorsque le motif de l'appel ou de la demande d'exemption allègue que l'appelant devrait être gardé au pays en vue d'augmenter la production alimentaire au lieu d'être enrôlé dans les rangs de la force expéditionnaire.

(Signé) J. D. Reid,
Ministre de l'Agriculture intérimaire.

Votez pour Hughes, l'union et la liberté.

Donnez votre appui aux jeunes gens qui combattent pour nos foyers et nos libertés.

L'hon. sir SAM HUGHES: L'honorable député n'a-t-il pas reçu ces mêmes télégrammes? Je croyais que le Gouvernement les avait adressés à tous les candidats, unionistes ou autres. (Dénégations à gauche).

M. CANNON: Si j'avais reçu de pareils messages, je n'aurais pas, comme l'honorable député de Victoria (Ont.) (sir Sam Hughes) fait la dépense d'en commander à l'imprimeur.

L'hon. sir SAM HUGHES: Je ne sache pas...

M. CANNON: Grâce à cet avis, nous avons le plaisir de contempler à nouveau l'aimable physionomie de l'honorable député de Victoria. S'il faut juger les coupables, s'il faut que soient condamnés à l'amende ou à la prison ceux qui sont restés en arrière, fermerons-nous les yeux sur la conduite de personnes qui, de manière ou d'autre, ont contribué à la perpétration du crime, si tant est qu'il y a eu crime en l'occurrence. Laisserons-nous mener à la prison le nommé Collins, par exemple, et tolérerons-nous que vienne proposer, dans cette Chambre, une résolution comme celle de cet après-midi, celui-là même qui a fait mettre dans les mains de Collins l'avis en question?

Je suis en faveur de la justice britannique, de la justice égale pour tous, et je crois en l'uniformité. Si donc les électeurs que l'on a ainsi trompés doivent comparaître devant les cours de justice de la province d'Ontario, je veux voir à leurs côtés ceux de nous qui les ont induits en erreur. Depuis quatre ans, monsieur l'Orateur, les membres de la droite discutent chaque question qui se présente, non pas en soi, mais toujours en vue du succès de nos armes, apportant à l'appui de leur thèse des arguments mille fois ressassés. Il serait temps, je crois, d'en venir aux faits et de considérer les choses du point de vue de la justice. Sachons, une bonne fois, si, lorsque le premier ministre a présenté ce projet de conscription, il avait bien en vue le salut de l'empire, ou celui de son parti. Sachons si la justice britannique veut que ces pauvres cultivateurs ainsi trompés soient condamnés à l'amende ou à la prison, alors que les députés responsables de leur abstention, restent à leur siège et votent pour une motion comme celle que présente l'honorable député de Victoria. Dans notre province, nous voulons la justice, mais nous la voulons pour tout le monde, pour tous les citoyens du Canada, et nous sommes opposés à ce que l'on fasse une différence entre les citoyens des diverses provinces. Nous n'avons trompé personne, nous, dans la province de Québec. (Exclamations.)

J'ai résisté, dès le début, à ce projet de conscription; je l'ai combattu, et je persiste à croire que c'était une mesure absolument inopportune. Cette loi, à mon sens, a fait plus pour désunir les citoyens et nuire aux intérêts du Canada que toute loi antérieure de ce Parlement, et, après avoir, dès le premier jour où cette loi a été proposée, obéi à nos convictions, nous pouvons bien, ce me semble, nous de la province de Québec, discuter ces affaires avec les membres de la droite, dont les idées ont constamment changé de direction.

Un DEPUTE: Menant toujours à la ligne de feu.

M. CANNON: D'où je vois que beaucoup sont revenus à peine la guerre commencée.

Quoi qu'il en soit, je prierai le Gouvernement de bien vouloir aviser sans retard à la présentation d'une loi qui tende à rendre justice à tout le monde, sans différence aucune pour personne. Nous ne voulons pas être gouvernés de Toronto, mais d'Ottawa, et plus tôt nous aurons un Gouvernement qui sache s'inspirer des intérêts de la nation dans le règlement des problèmes à résoudre dans ce pays, plus tôt nous aurons l'union vraie au Canada. Je tiens pour la motion de l'honorable député de Victoria, (Ont.) (sir Sam Hughes), mais je voudrais, monsieur l'Orateur, y faire ajouter une disposition qui assure que seront punis, non seulement ceux que l'on traînera devant les tribunaux, mais aussi leurs complices avant, pendant et après le fait.

M. ANDREWS: L'honorable député de Red-Deer (M. Clark) a dit ce que pensent les soldats de la question qui se discute en

ce moment devant la Chambre, et je regrette d'avoir à dire que je ne lui concède point toutes ses prétentions. Quant à savoir si le soldat a des intentions vindicatives, je suis sûr qu'il n'en est rien; mais j'ai l'honneur de représenter beaucoup de ces soldats et d'être membre, en outre, du comité exécutif de l'association des vétérans de la grande guerre. De tous ceux que j'ai vus, la plupart me semblent montés contre les insoumis. Sans être vindicatif, l'homme qui a pris les armes insistera pour que justice pleine et entière soit faite; et il ne lui paraît certainement pas juste ni équitable de tenir ces gens-là pour quittes de leurs obligations. L'opinion que je risquerais à cet égard serait de priver du droit de suffrage ceux qui n'ont pas voulu prendre les armes.

Victoria (Ont.) (sir Sam Hughes), mais

M. FONTAINE (texte): Je tiens à donner mon opinion sur la motion qui est maintenant soumise à la Chambre, non pas que je crois qu'elle sera prise en considération par la majorité, mais parce que j'estime qu'il est du devoir des membres de cette Chambre d'exprimer leur opinion et celle des électeurs qu'ils représentent.

J'ai écouté, avec beaucoup d'intérêt, la discussion qui s'est faite depuis le commencement de ce débat, et, chose remarquable, tous ceux qui y ont pris part, du côté de la droite, ont été unanimes à demander l'uniformité dans la punition des déserteurs et des insoumis.

Monsieur l'Orateur, il faut se demander d'abord quelle faute ont commise ces jeunes gens qui, pour certaines raisons, n'ont pas cru devoir se rapporter. Après avoir entendu le discours de l'honorable député de Dorchester (M. Cannon), je crois, en effet, que les insoumis et les déserteurs à la loi du service militaire obligatoire ne sont pas plus coupables qu'un grand nombre de ceux qui ont fabriqué cette même loi. Il a été prouvé—et cela n'a jamais été contredit—que durant tout le temps du recrutement, après l'adoption de la loi de conscription, les ministres eux-mêmes ont dit qu'il existait des exemptions pour ceux, par exemple, qui étaient cultivateurs ou fils de cultivateurs; mais il y a eu beaucoup de malentendus. Je me rappelle très bien les déclarations des ministres et les candidats unionistes, durant les élections de 1917: tous ont déclaré, emphatiquement, que ceux qui étaient engagés dans l'agriculture, devaient être exemptés. C'est tellement le cas, la chose a été tellement bien comprise, que l'on vit, lors de ce fameux arrêté en conseil, appelant, sous les armes, tous les fils de cultivateurs de vingt à vingt-deux ans, cette procession de cultivateurs, non seulement de la province de Québec, mais de tout le Dominion, qui vinrent protester auprès des membres du Gouvernement, leur disant qu'ils avaient été malhonnêtement trompés en les assurant, avant les élections, que leurs fils ne seraient pas appelés sous les armes. Je crois vraiment, ainsi que l'honorable député de Dorchester le disait tout à l'heure, que les véritables coupables ne sont pas les insoumis.

Les honorables députés de la droite, qui ont parlé sur le sujet, ont dit que ce serait une injustice et que les soldats de retour du front—les "boys" comme ils les appellent—demandent la punition de ces insoumis. Chez nous, dans la ville de Hull, nous avons aussi un grand nombre de soldats de retour du front, et laissez-moi vous dire, monsieur l'Orateur, que pas un seul ne partage des sentiments de vengeance semblables. Non, ceux qui sont de retour au foyer sont satisfaits et ne demandent pas la punition de ces jeunes gens qui, pour des raisons personnelles, ont cru ne pas devoir se soumettre à la loi du service militaire. Pourquoi cet acharnement à vouloir les punir? La guerre est finie.

Nous avons été victorieux et la victoire a été grandiose. Il me semble qu'il est du devoir des membres de cette Chambre d'être magnanimes, qu'après cette brillante victoire que les alliés viennent de remporter, nous devrions, plutôt que d'imposer une punition uniforme, adopter une loi d'amnistie, graciant tous ceux qui, pour une raison ou une autre, n'ont pas cru devoir se rapporter.

Maintenant, monsieur l'Orateur, j'entendais dire qu'un bon genre de punition serait de défranchiser ceux qui ne se sont pas soumis à la loi. Permettez-moi de vous dire que nos bons amis de la droite ont réellement un faible pour la défranchisation. L'an dernier, lorsqu'il s'est agi de préparer une loi électorale en temps de guerre, afin, non pas de gagner la guerre, comme ils le prétendaient, mais afin de gagner les élections, ils ont trouvé le moyen de défranchiser la moitié des électeurs de ce pays. Ils ne sont pas encore satisfaits; ils veulent, dans la nouvelle loi qu'ils vont préparer, trouver une raison pour défranchiser encore quelques-uns des électeurs. Il doit y avoir une fin à tous ces subterfuges. Qu'on soit donc plus honnête, qu'on donne donc les vraies raisons pour lesquelles on veut faire cette défranchisation. Ce que l'on a en vue, évidemment, n'est plus de gagner la guerre,

mais de gagner encore les élections. Ils trouvent que le remède qu'ils ont appliqué en 1917 a été bien efficace, et que, pour conserver le pouvoir, ils doivent de toute nécessité s'en servir de nouveau.

Ainsi que je l'ai dit en d'autres occasions, j'espère que nos anciens amis du parti libéral, qui siègent à votre droite, monsieur l'Orateur, et qui eux doivent avoir encore le sens de l'honneur et de la justice, ne permettront pas aux tories de créer une loi enlevant le droit de vote à n'importe quel citoyen de ce pays, fût-il même un insoumis à la loi du service militaire obligatoire. J'ose de plus espérer que les idées et les suggestions émises par certains députés ne seront pas accueillies favorablement par la majorité de cette Chambre.

Je termine. Je voulais simplement donner mon opinion. Encore une fois, je déclare être opposé à la motion qui est actuellement discutée; je suis opposé non seulement à l'uniformité dans la punition, mais je suis opposé à toute punition quelconque.

M. COCKSHUTT: Monsieur l'Orateur, je n'avais pas l'intention de prendre part à ce débat, mais je ne puis m'empêcher de répondre quelque chose au discours que vient de prononcer l'honorable député de Dorchester (M. Cannon). Je regrette qu'il soit en ce moment sorti de la salle, mais j'espère qu'il va entrer bientôt. Il s'est montré très brave en paroles et sans m'inquiéter de savoir si le Québec a fourni ou n'a pas fourni sa juste part, je sais qu'il y a un "Cannon" qui continuera à se faire entendre en toute sécurité, maintenant que la guerre est finie. L'honorable député a prononcé de vaillantes paroles, mais je me demande si ses actes et ceux des électeurs qui l'ont envoyé ici sont de nature à justifier un pareil langage.

Il s'est attaqué à plusieurs membres du cabinet et est allé jusqu'à dire qu'ils étaient les vrais coupables. Le président n'a pas relevé cette observation. Tout dépend de ce que l'on reproche à ceux que l'on accuse et il y a encore cette autre distinction qu'il y a de grands et de petits coupables. Si les ministres sont de petits coupables, ceux qui sont dans le cas de l'honorable député de Dorchester, doivent être considérés comme de grands coupables, parce qu'ils n'ont pas recommandé aux cultivateurs et aux autres citoyens de la province de Québec de prendre les armes pour la défense du pays. Si cette province dont l'honorable député est un éloquent représentant avait fait son devoir comme les autres provinces nous n'aurions pas eu la conscription; cette mesure n'aurait pas été nécessaire et nous n'aurions pas voté la loi du service militaire. Tous ceux qui ont suivi les événements des quatre dernières années sont d'accord sur ce point. Consultons les chiffres officiels, voyons quels contingents ont été fournis par les différentes provinces et nous constatons que si la province de Québec avait fourni un nombre proportionné de volontaires, nous aurions eu de 80,000 à 100,000 hommes de plus à envoyer au front. Ainsi, l'honorable député de Dorchester, tout gros canon qu'il est, est mal venu à lancer ses petits pétards à la tête des ministres et de ceux qu'il prétend avoir été trompés par eux.

Ces derniers ont-ils été réellement trompés? Pas du tout. Il suffit de relire le débat sur la conscription (que tout le monde peut se procurer) pour constater qu'il a été déclaré expressément, et à plusieurs reprises, que le cultivateur occupé à produire des vivres pour les alliés serait exempté du service militaire, parce qu'à cette époque la question du ravitaillement des armées était presque aussi importante que celle des renforts en hommes. Cette promesse d'exemption n'a pas été faite en vue des élections. elle s'appliquait autant à la province de Québec qu'à l'Ontario et à l'Ouest. Le Gouvernement n'avait pas besoin de faire cette promesse en vue des élections. La province d'Ontario a répondu à l'appel et n'a pas demandé d'exemption (rires et protestations).

Mes honorables amis peuvent rire, mais je leur répondrai par des chiffres. Plus de 400,000 Canadiens se sont engagés volontairement. Il ne manquait qu'un cinquième du nombre voulu. Si les engagements volontaires avaient produit ce cinquième, nous aurions apporté notre contribution à la plus grande guerre du monde, sans recourir à la conscription. J'affirme en toute sincérité que j'aurais grandement désiré qu'il en fût ainsi. S'il en a été autrement, c'est que la population d'une certaine partie du pays n'a pas su se montrer à la hauteur des circonstances. Dans l'ensemble, la population s'est montrée animée d'un véritable patriotisme et quand l'appel au drapeau a retenti, elle a répondu sans qu'il fût nécessaire d'adopter des lois pour la contraindre.

L'honorable député de Victoria (sir Sam Hughes) peut dire que lorsque le premier contingent fut appelé, les cadres furent débordés en moins de quarante-huit heures;

il en fut de même pour le deuxième contingent et les suivants. S'il se fût agi d'une guerre ordinaire, le système des engagements volontaires, basé sur le système anglais, aurait amplement suffi. Malheureusement, il y a eu au Canada un élément auquel cet appel au dévouement n'a pas été suffisant. Ces dispositions parmi une partie de la population ont existé à divers degrés dans toutes les provinces, mais d'une manière plus prononcée dans les unes que dans d'autres. Il fallut donc avoir recours à la conscription. Un projet de loi à ce effet fut déposé et je suis fier de dire que je l'ai accueilli chaleureusement et que je serais prêt à recommencer.

Examinons un instant si cette loi du service militaire était nécessaire. Le Canada était en guerre depuis deux ans et demi et il était évident pour tous ceux qui se tenaient au courant des événements.

M. l'ORATEUR: La question de la conscription se présente naturellement dans la discussion du projet de résolution, mais un député n'est pas libre de traiter la conscription comme un sujet à part, et j'espère que mon honorable ami s'attachera davantage à l'affaire que la Chambre discute.

M. COCKSHUTT: Monsieur l'Orateur, je n'entends point m'insurger contre votre décision. Cependant, le député de Dorchester a traité ce sujet pendant près d'une demi-heure et je croyais avoir le droit de réplique. S'il en est autrement, je m'incline devant votre décision.

M. l'ORATEUR: Le représentant de Dorchester n'a pas discuté la circonscription, si ce n'est pour prouver que l'application de la loi a produit certains résultats. L'honorable député (M. Cockshutt) tente de justifier la conscription elle-même, ce qui est bien différent.

M. COCKSHUTT: La distinction est très subtile; j'essaierai pourtant d'en tenir compte. Quoi qu'il en soit, l'honorable député a appuyé son raisonnement sur les exemptions qui existaient aux termes de la loi de conscription. J'observerais peut-être le règlement, si je m'y prenais de cette manière. Quelquefois, il est vrai, les infractions n'ont pas été légalement punies—de fait, en quelques cas, elles ne l'ont pas été du tout. Le représentant de Dorchester demande que justice soit faite. Si justice était rendue, il n'y aurait pas dans le pénitencier de Dorchester assez d'espace pour recevoir tous ceux qui purgeraient des condamnations faute de s'être présentés comme l'exigeait la loi du service militaire. Il en serait ainsi non seulement dans Dorchester, mais dans plusieurs autres comtés. Autant que je me rappelle, il y a eu près de quarante mille insoumis. Nous n'ignorons pas où la plupart d'entre eux habitent. Si c'est la justice que l'on veut, on devrait rendre justice, et nous sommes prêts à le faire.

Le projet de résolution demande justice égale pour tous. Nous comprenons qu'elle n'a pas été rendue. Les uns ont été punis sévèrement. Nous savons que dans les régions où le volontariat florissait et où les insoumis étaient moins nombreux, les peines les plus rigoureuses, non seulement l'amende, mais l'emprisonnement ont été appliquées. La désobéissance à la loi du service militaire a été punie par des condamnations variant de trente jours d'emprisonnement à l'emprisonnement à perpétuité. Est-ce là ce que la justice exige dans un pays comme le Canada? Je ne le pense pas.

Le projet de résolution demande justice et une application uniforme de la loi. Nous devrions obtenir ce résultat, et ayant aussi rigoureusement que nous l'avons fait un grand nombre de réfractaires dans les régions où l'on consentait à les appréhender, nous ne pouvons pas prêter l'oreille à l'impudente proposition d'en rabattre et de dire que, là où il y a tant de milliers d'insoumis, la loi est impuissante et que nous devons, par conséquent, les absoudre complètement. Il est impossible d'y songer un seul instant.

Nous devons imposer le même châtiment à tous ceux qui n'ont pas répondu à l'appel de la patrie. S'ils n'ont pas suffisamment appris à être fidèles au drapeau pour voler au secours du Canada et de l'empire britannique, à la défense de leur liberté et des droits que la loi leur garantit, et s'ils ont obligé l'Etat à intervenir et à dire: Si vous ne partez de bon gré, vous partirez de force, tous ceux qui ont désobéi à cette sommation devraient certainement être punis.

Nous avons débuté par le volontariat. Celui-ci impose aux citoyens une lourde obligation. Il déclare que, lorsque le pays est en danger, l'individu est tenu de faire son devoir, de partir s'il le faut et de risquer sa vie en luttant pour la défense du pays. Que dirait-on d'un cas comme celui-ci? Un père a cinq fils à la maison, tous de robustes gaillards. Une troupe de bandits l'attaque la nuit, et lorsqu'il crie: Au secours, il suffit à quatre de ses cinq fils

de savoir que leur père est dans l'embarras et a besoin d'aide pour qu'ils se rendent sur les lieux. Cependant, le cinquième demeure au lit, en haut, et dit: Que le bonhomme et les autres garçons se tirent d'affaire. Que penseriez-vous d'un tel fils? La contrainte serait-elle suffisante pour lui Non, il faudrait le déshériter, lui enlever sa part de patrimoine, le flétrir comme un lâcheur, comme un individu qui fait la sourde oreille, lorsque son père est en danger, que les intérêts de la famille sont en péril et que ce qu'il a de cher au foyer l'appelle.

Est-ce là celui que le pays applaudirait ou excuserait? Je ne le pense pas. Je déclare donc que je ne puis concevoir que le représentant de Dorchester soutienne qu'il ne doit pas inquiéter les insoumis, mais passer l'éponge sur leur faute, et que les auteurs de l'appel sous les armes et de la déclaration des exempts devraient échapper au châtiment.

A mon avis, cette résolution vient fort à propos et s'impose aux sérieuses préoccupations de ceux qui administrent la justice. En effet, il serait déplorable de laisser s'accréditer dans le public l'opinion que l'administration de la justice au Canada est en pure perte; les autorités le savent et ne font aucun effort pour opérer une réforme et appliquer la loi.

On le sait, toutes les lois humaines consacrent plus ou moins d'inégalités. On ne l'ignore pas, parfois l'affamé qui vole un pain est aussi sévèrement châtié que le concussionnaire qui vole cinq ou dix mille piastres. Pareilles inégalités existent, c'est connu, et nous savons que c'est condamnable.

Dans le cas dont il s'agit, la loi morale demandait le service volontaire, et à mes yeux cette obligation morale est aussi impérieuse pour le vrai citoyen que la loi du pays. Outre cette loi morale qui demandait à tout citoyen de faire son devoir, il fallait édicter la loi du service obligatoire qui, en dernière analyse, disait: "Si la loi morale est impuissante à faire respecter ses titres à votre obéissance, il faut lui donner la force qui lui manque". Cette loi de contrainte fut donc établie au pays, et ceux dont la conduite fait, aujourd'hui, l'objet de ce débat, sont les insoumis et les récalcitrants visés par cette loi. Ils ne sont pas venus au secours du pays quand il avait besoin de leur aide. Ils n'ont pas répondu à l'appel, lorsque l'empire britannique et la civilisation étaient en danger imminent. Puisqu'ils n'ont pas répondu à cet appel, nous ne saurions donc regarder avec indifférence le châtiment qui doit être infligé aux récalcitrants de chaque province également, d'un océan à l'autre, c'est-à-dire qu'une sentence absolument impartiale doit être rendue contre tous les réfractaires et les embusqués qui ont désobéi à la loi. Voilà qui est évident et, à mon sens, il n'existe pas de divergeance d'opinion à cet égard. J'espère que la résolution de l'honorable député de Victoria ralliera l'approbation de cette Chambre, et que la peine imposée aux insoumis sera uniforme pour tout le pays.

M. d'ANJOU (texte): J'ai écouté avec beaucoup d'attention le discours de l'honorable député de Brantford (M. Cockshutt). Je voudrais qu'il puisse comprendre mes paroles aussi bien que j'ai compris les siennes. J'ai cru comprendre que l'honorable député de Brantford semble vouloir dire que, si la conscription a été établie dans le pays, la grande coupable c'est la province de Québec. Eh bien, monsieur l'Orateur, la province de Québec s'est opposée à l'adoption de la loi de conscription parce que c'était son droit de le faire. Elle était en bonne compagnie, puisque l'Australie, l'une des colonies les plus importantes de l'Empire britannique, dans deux circonstances, s'est opposée à la passation d'une loi de conscription, par deux referendums et lors d'un appel au peuple; l'Irlande s'est opposée à la passation d'une loi de conscription, non pas parce que les Irlandais sont des lâches, car les Irlandais, quand il s'agit de leurs droits, savent se battre, mais parce qu'ils considéraient que c'était contraire à leur intérêt et que l'Irlande, comme toutes les parties de l'Empire, avait fait sa quote-part dans la guerre qui vient de se terminer.

Il est évident, monsieur l'Orateur, que nos amis de la province d'Ontario profitent de toutes les circonstances pour jeter du discrédit sur la province de Québec et pour lui lancer l'injure. J'ai l'honneur de représenter un comté qui a fourni largement sa part dans cette guerre. Je ne crois pas qu'il y ait beaucoup de députés de la province d'Ontario qui puissent se vanter de compter, parmi ceux qui sont allés se battre pour la civilisation et la liberté, des soldats qui ont obtenu la croix Victoria, comme le lieutenant Brilliant et le lieutenant Keable, qui sont des électeurs du comté que j'ai l'honneur de représenter dans cette Chambre.

La province de Québec a voulu faire son devoir et elle l'a fait. Mais, il ne faut pas oublier, monsieur l'Orateur, que l'enrôle-

ment volontaire marchait parfaitement bien dans le pays et que, s'il a été arrêté, c'est sur les ordres du premier ministre, dans une lettre adressée à l'ancien ministre de la Milice (sir Sam Hughes), lui disant que ça allait trop vite et qu'il fallait mettre un frein à l'enrôlement volontaire qui marchait trop bien. Et pourquoi ces ordres ont-ils été donnés? Parce que, dans ce temps-là, déjà, nos amis de l'autre côté de cette Chambre avaient l'intention d'imposer la conscription, non pas tant pour gagner la guerre, mais, comme l'ont dit tous les orateurs qui m'ont précédé, de ce côté-ci de la Chambre, pour gagner les élections et garder le pouvoir.

Monsieur l'Orateur, la motion qui est présentement devant cette Chambre est, pour moi, une injure à la population du pays. Le Canada a fait largement sa part dans la guerre qui vient de se terminer et il me semble, aujourd'hui, alors que l'on est à la veille de signer le traité de paix définitif, que l'on devrait se montrer plus magnanime, que le Gouvernement devrait non pas passer des lois uniformes pour punir tous les insoumis, mais, au contraire, passer une loi d'amnistie générale et accorder à tous ces jeunes gens une paix réelle et durable. Car, comme je le disais dans les remarques que j'ai faites sur l'adresse en réponse au discours du trône, la plupart de ces jeunes gens étaient de bonne foi, surtout les cultivateurs et les fils de cultivateurs qui ont pensé qu'il était plutôt de l'intérêt du pays qu'ils restent sur la terre pour la cultiver et lui faire produire les provisions destinées à nourrir nos soldats de l'autre côté. Et, d'ailleurs, le Gouvernement l'a parfaitement compris, —malgré que ce soit surtout dans un but politique qu'il l'ait fait,—lorsqu'il a passé un arrêté en conseil, quelque temps avant les élections, pour exempter du service militaire les cultivateurs et les fils de cultivateurs. Par conséquent, les jeunes gens qui ne se sont pas mis en règle avec la loi, qui ont jugé qu'il valait mieux rester sur leurs terres pour cultiver, ne sont pas tout à fait coupables, parce qu'ils ont suivi l'avis que le Gouvernement leur donnait, et parce que l'on disait dans la province d'Ontario que les cultivateurs ne seraient jamais appelés pour faire du service militaire, parce qu'il était important de produire beaucoup pour aider les Alliés. D'ailleurs, l'honorable ministre des Travaux publics l'a dit lui-même, dans son discours sur l'adresse, qu'il était plus urgent, en 1917, de construire des navires pour transporter nos provisions de l'autre côté que d'envoyer des hommes pour y augmenter nos effectifs.

Par conséquent, monsieur l'Orateur, il me semble qu'une motion du genre de celle présentée cet après-midi par l'honorable député de Victoria-et-Haliburton (sir Sam Hughes) ne devrait pas être adoptée par cette Chambre, mais que tous les députés devraient protester et voter contre une telle résolution, que tous les députés animés de bons sentiments, de sentiments patriotiques et désirant la paix au Canada, devraient se donner la main pour demander au Gouvernement de passer immédiatement une loi d'amnistie et de cesser ses persécutions à l'égard des jeunes conscrits qui, je le répète, ont agi de bonne foi. L'exemple est venu de haut. Ils ont eu l'exemple des candidats unionistes qui leur ont prêché, dans tous les comtés du pays, lors des dernières élections, qu'ils n'avaient rien à craindre s'ils votaient pour le gouvernement d'union, que les cultivateurs ne seraient pas dérangés et auraient la liberté de rester sur leurs terres pour produire et de cette façon travailler au triomphe des Alliés.

Monsieur l'Orateur, l'autre jour, dans cette Chambre, l'honorable député de Beauce (M. Béland) posait une question au premier ministre intérimaire, l'honorable ministre des Finances (sir Thomas White) lui demandant si c'était l'intention du Gouvernement de faire disparaître la loi du service militaire. Nous n'avons obtenu de l'honorable premier ministre intérimaire qu'une réponse assez évasive. J'espère que cette loi disparaîtra avec la signature du traité de paix. Pour ma part, lorsque la démobilisation sera terminée, lorsque la paix sera signée définitivement, si le Gouvernement ne juge pas à propos de rappeler cette loi, je demanderai—et j'espère que j'aurai un secondeur dans cette Chambre—que cette loi disparaisse à jamais des statuts du Canada. Les représentants de toutes les nations qui siègent actuellement à la conférence de la paix, et qui seront appelés à signer le traité de paix, veulent que la conscription disparaisse de tous les pays, car la dernière guerre a été faite dans le but de détruire le militarisme. Nous nous sommes battus contre les Allemands pour détruire cette plaie du militarisme que l'on nous a infligée ici, au Canada, par la loi du service militaire obligatoire. Il est important que cette loi soit abolie pour toujours, car, après la guerre gigantesque qui vient de se terminer, nous ne sommes pas près d'avoir des guerres, et il n'y a aucune raison pour le Canada de garder dans ses statuts une loi semblable.

En terminant, monsieur l'Orateur, je dois déclarer que je suis absolument opposé à la présente résolution, et que, si j'ai un vote à donner, je le donnerai de grand cœur pour qu'elle soit défaite, car ce n'est pas dans l'intérêt du pays qu'elle est présentée. On prêche un peu partout, de ce temps-ci, la paix, l'unité, l'harmonie au Canada. Dans les journaux, dans cette Chambre, l'on voudrait que tous les éléments disparates qui composent le Canada s'unissent dans un but commun: l'intérêt du pays. Pourquoi alors soumettre à cette Chambre des questions qui ne sont pas de nature à établir l'union mais, au contraire, à semer la désunion? Il est temps que cela finisse. Il est temps que nous comprenions que nous sommes tous des Canadiens, non pas des habitants de la province de Québec ou de la province d'Ontario, mais tout simplement des Canadiens et que nous devons toujours travailler, tous tant que nous sommes, à la prospérité du pays, afin que la paix et la concorde renaissent au Canada, et, cela, dans l'intérêt bien compris de notre commune patrie.

M. NICHOLSON (Algoma-Est): La résolution présentée par l'honorable député de Victoria (Ont.) (sir Sam Hughes) est de nature à satisfaire les honorables députés de cette Chambre et ceux de nos compatriotes qui veulent que justice soit faite. Il faut trouver un moyen plus équitable de punir les réfractaires à la loi du service militaire et les déserteurs de l'armée canadienne. Mais il ne s'ensuit pas que ce souci de la justice et de l'égalité dans les peines doive avoir pour résultat de donner aux réfractaires un certificat de bonne conduite et la permission de vivre comme des citoyens du Canada. Ils n'en sont pas et n'en ont jamais été. Je suivrais la méthode de l'honorable ministre de la Milice. J'évaluerais ces gens à la valeur qu'ils se donnent eux-mêmes. Par leurs actes ils ont prouvé à leurs concitoyens qu'ils ne voulaient pas prendre la responsabilité de citoyens de ce pays: je les priverais donc des privilèges qui résultent de cette citoyenneté. C'est là le mode logique de les traiter. J'ai écouté les discours du ministre intérimaire de la Justice (M. Meighen), du solliciteur général (M. Guthrie) et de l'honorable chef de l'opposition (M. McKenzie), lesquels ont eu une expérience large et variée dans les tribunaux de ce pays. Comme profane, tout ce que je peux en conclure, c'est qu'en faisant comparaître ces réfractaires devant nos magistrats, on ne pourrait obtenir de justice égale, et cela sans mentionner les épreuves des derniers douze ou quinze mois dans l'exécution de la loi du service militaire. Le réfractaire à la loi du service militaire se trouve réellement dans la même position que le déserteur du front. Il était de ceux que l'on avait appelés à se présenter, à renforcir de leur aide les soldats qui sacrifiaient leur vie à défendre le pays. Il a refusé, ou négligé, de le faire. J'ai peu de considération pour cet argument que l'on a avancé: qu'un grand nombre de ces individus avaient été induits en erreur, que leurs parents ou amis les avaient mis dans une fausse position.

J'ai eu quelque chose à faire avec un grand nombre de ces insoumis. J'ai suivi la route qu'ils ont parcourue dans la région du pays que j'habite: ils n'avaient pas besoin d'une grande direction pour se cacher dans les buissons ou ailleurs afin d'échapper à leur devoir de citoyens canadiens. La façon dont il faut les traiter, c'est, je le répète, de les estimer à leur propre estime d'eux-mêmes, de leur enlever les droits politiques qu'ils n'ont pas su apprécier.

Permettez-moi, monsieur l'Orateur, de référer très brièvement à une ou deux paroles de l'honorable député de Dorchester (M. Cannon). Au sujet, d'abord, de l'attitude du Gouvernement envers les cultivateurs. Il est vrai que des candidats ministériels à l'élection de 1917 ont déclaré qu'il fallait exempter autant que possible les producteurs de denrées. Il est également vrai que le Gouvernement, autant que j'ai pu le juger, a constamment suivi cette ligne de conduite. On a exempté les cultivateurs de la catégorie de vingt à trente-quatre ans appelés par la loi du service militaire. Mais quand on vit qu'en diverses parties du pays il existait un effort concerté en vue de faire avorter la loi du service militaire, et que des tribunaux et des juges s'étaient déterminés à l'empêcher, autant qu'ils le pourraient, de produire son effet, il fallait trouver d'autres moyens d'appuyer nos troupes en France—lesquelles étaient alors acculées au pied du mur, pour me servir de cette métaphore.

On annula donc le quart des exemptions, c'est-à-dire celles des hommes de vingt à vingt-deux ans. Mais on maintint les exemptions accordées aux cultivateurs de vingt-deux à trente-quatre ans. J'affirme cela sans crainte d'être contredit.

Une autre allusion de l'honorable député de Dorchester a touché au vif ma susceptibilité de membre de cette Chambre. Monsieur l'Orateur, il a dit des députés de la droite, qui avaient appuyé la loi du servi-

ce militaire et avaient fait de leur mieux pour obtenir des renforts à nos troupes au front, qu'ils étaient mus non par un motif de loyauté envers nos soldats, mais par le souci bien arrêté de gagner l'élection.

Plusieurs DEPUTES: Parfaitement.

M. NICHOLSON (Algoma-Est): Quelque membres ont dit: Parfaitement.

Quelques VOIX: Parfaitement, parfaitement.

M. NICHOLSON (Algoma-Est): Aucun de ceux qui siègent de ce côté-là et qui disent: Parfaitement, n'a, monsieur l'Orateur, un dossier de services et de sacrifices.

Une VOIX: Il avait raison.

M. NICHOLSON: Il ne sied pas qu'une telle accusation sorte de la bouche de l'honorable député de Dorchester (M. Cannon). Je lui retourne cette calomnie misérable et lâche que c'était là le motif d'action des honorables députés de la droite.

M. l'ORATEUR: La remarque de l'honorable député n'est pas parlementaire.

M. NICHOLSON (Algoma-Est): Monsieur l'Orateur, je me soumets à votre décision. Si je ne peux m'exprimer suffisamment bien pour qualifier ici l'opinion que j'ai de l'honorable député de Dorchester, je le lui dirai en pleine face dehors s'il m'en donne l'occasion.

Un député qui prétend que des gens qui ont donné tout ce qu'ils avaient de plus cher au monde pour que nous gagnions la guerre, sont guidés par d'autres motifs que celui de vouloir supporter nos armées— ce député, dis-je, déclare une chose qu'il ne peut pas prouver et qu'il n'oserait pas dire à la face de ses collègues en dehors de cette enceinte.

M. MORPHY: Je n'avais pas l'intention de commenter le sujet de la proposition faite par l'honorable député de Victoria (sir Sam Hughes); mais après avoir entendu les remarques de certains députés de l'opposition, j'ai cru qu'il était de mon devoir de prendre la parole. J'approuve absolument la proposition. En réalité je la voudrais plus sévère; je voudrais qu'elle aille plus loin que tout ce qui a été proposé ici aujourd'hui. J'ai été frappé des remarques de l'honorable député de Dorchester (M. Cannon) relativement à ce que le juge Langelier avait fait pour la magistrature. J'aurais été bien plus heureux d'apprendre ce que le juge Langelier a fait pour encourager les jeunes gens de sa région à revêtir l'uniforme militaire et à aller se battre. Pour le député de Dorchester, il s'agissait de brouiller les cartes. Il a parlé des émeutes de Québec, au cours desquelles on brûla les dossiers du service militaire. Il y avait au moins un député présent en la circonstance, et il n'a pas essayé d'empêcher ce qui s'est fait, ni même d'intervenir. Si je dis cela, c'est parce que le député a admis lui-même, ici, qu'il était présent. Il m'a semblé que de hauts personnages de la province de Québec, des députés de cette Chambre, étaient contents de voir brûler les dossiers militaires. Cela concordait avec l'animosité qui existait dans la province contre le service militaire.

Un député a proposé que les insoumis, comme on les appelle, soient privés de leur droit de vote. Qu'est-ce que priver quelqu'un de son droit de vote? Un homme qui, au moment du danger, se sauve dans les bois ou déserte le pays, ne devrait pas être traité de cette façon-là par le Parlement du Canada. Celui qui ne veut pas se battre pour son pays, n'a pas le droit d'y vivre; on devrait le déporter, non pas le priver de son droit de vote. On devrait le chasser du pays; c'est un sujet de honte pour lui-même et pour la nation à laquelle il appartient. Le député de Victoria devrait rédiger sa motion en termes plus énergiques. Il devrait proposer que ces gens-là soient déportés, car ils ne sont pas dignes de vivre en ce pays; ils le savent et toute la nation le sait.

M. GAUVREAU: Il a trop bon cœur pour cela.

M. MORPHY: Je le crains. Le député de Témiscouata (M. Gauvreau) et moi, nous tombons d'accord quelquefois. Quand il s'est agi de fixer les peines, le ministre de la Justice (M. Doherty) a eu trop bon cœur. J'ai demandé, à ce moment-là, au ministre de ne pas en laisser l'application à la discrétion des magistrats; j'ai demandé que l'on fixât un minimum d'amende de 200 piastres. Mais j'avais compté sans l'indulgence du ministre; il n'a pas su juger les gens à qui il avait affaire. Il se tourna vers moi et me dit: "Nous ne désirons pas remplir les prisons, ni percevoir des amendes; ce que nous voulons c'est remplir les rangs de l'armée". Or ces gens-là se sont sauvés dans les bois et les rangs de l'armée n'ont pas été remplis. Voilà le résultat de l'indulgence: je laisse cela à la méditation de mes collègues.

Le député de Dorchester a dit que les citoyens du Canada avaient fait tous les efforts possibles pour gagner la guerre. Quel droit a-t-il pour parler au nom des citoyens du Canada et des efforts qu'ils ont faits? Quel droit ont la plupart des députés de la province de Québec de venir se vanter ici des efforts faits pour gagner la guerre? Quelle inqualifiable présomption! Si vous examinez la campagne qui a été faite, vous trouverez que ce n'est pas la conscription que le Québec combattait; ce n'est pas la conscription qui poussait les gens à échapper à la loi du service militaire. La propagande a été engendrée et montée pour une excuse: la langue. Voilà quelle était la raison; l'argument du député de Dorchester est une réflexion tardive.

Je me rappelle avoir vu dans les journaux d'Ottawa un appel du fonds patriotique de la capitale, demandant à certaines églises de recommander à leurs fidèles de donner de l'argent aux œuvres de guerre, de contribuer au fonds patriotique. Ensuite j'ai vu un article signé par cinq prêtres de langue française d'Ottawa, dans lequel il était dit en substance que l'on ne devait rien faire de la sorte; que l'on devait demander de l'argent non pas pour les guerres du Canada et de l'empire, mais pour défendre une langue. On a prétendu que les gens avaient été facilement induits en erreur.

Je ne sais pas s'ils ont été trompés si facilement, mais ils l'ont été par des appels de ce genre faits par des gens qui auraient dû en savoir plus long, par des gens qui auraient dû mieux respecter la liberté dont ils jouissent que de publier un appel semblable à leurs corréligionnaires.

Le député de Dorchester parle de tendre les nerfs pour combattre les batailles de l'empire. J'ai examiné les votes des soldats dans quelques-uns des comtés de la province de Québec, aux dernières élections. Dans Kamouraska, le rapport officiel donne seulement quinze votes de soldats sur un vote total de trois mille six cents.

M. l'ORATEUR: Je ne veux pas interrompre mal à propos l'honorable député. Il a le droit de répondre à tout argument présenté par l'honorable député de Dorchester, mais j'espère qu'il fera concorder ses paroles plus intimement qu'il le fait en ce moment avec la résolution soumise à l'examen de la Chambre.

M. MORPHY: Je ne suppose pas que Votre Honneur veuille rendre une décision jusqu'à ce que vous m'ayez entendu davantage. Je désire appliquer ces remarques directement à la résolution que nous discutons. Je prétends que j'ai le droit, conformément au règlement de la Chambre et à l'allure prise par le débat, de montrer où il est probable qu'on trouvera une grande quantité d'insoumis et de le montrer par un argument basé sur le fait qu'ils ne sont pas partis au front. Cela règle la question de l'uniformité et des punitions. Je désire par conséquent continuer l'argument, mais si Votre Honneur croit que je ne dois pas le faire, je me soumettrai à votre décision. Dans le comté de Joliette, il y a eu 3 votes de soldats sur un total de 4,500 votes.

M. DENIS: L'honorable député veut-il me permettre de donner une explication?

M. MORPHY: Non, merci, pas en ce moment. Il y aura beaucoup de temps pour donner des explications. Je ne veux pas être interrompu au milieu d'un tableau de chiffres très intéressants. Dans Dorchester, il y a eu 15 votes de soldats sur un total de 4,700 votes; dans Bagot, 19 votes de soldats sur un total de 3,400; dans Berthier, 8 sur un total de 3,800. Dans le comté allemand de Waterloo-Nord, Ontario, 659 votes de soldats sur un total de 9,000. Si dans Waterloo-Nord le vote des soldats avait été dans la même proportion que dans Dorchester, il n'y aurait eu que 30 votes sur 9,000. Mais dans cette circonscription qui est composée pour 85 ou 90 p. 100 d'Allemands, les soldats ont déposé 659 votes en faveur de la lutte contre l'ancienne mère patrie allemande. Je mets ce chiffre en opposition à celui de tous les comtés de la province de Québec. Je laisse au pays à dire s'il est juste qu'un homme se lève à la gauche de la Chambre et dise que la population de la province de Québec a tendu tous ses nerfs pour gagner la guerre.

M. GAUVREAU: Combien a-t-on envoyé de Canadiens français à la boucherie?

M. l'ORATEUR: A l'ordre.

M. GAUVREAU: Mon honorable ami insulte toute notre race.

M. l'ORATEUR: Le règlement est très précis et très clair: un honorabe député qui a la parole ne peut être interrompu que pour un rappel au règlement ou pour lui poser une question avec son consentement. L'honorable député qui a la parole a refusé de répondre, et je demanderai qu'on ne l'interrompe pas, sauf pour un rappel au règlement.

M. GAUVREAU: On ne devrait pas lui permettre de continuer de la sorte.

M. EDWARDS: Prenez votre médecine.

M. GAUVREAU: C'est vous qui l'avez préparée.

M. l'ORATEUR: A l'ordre. J'ai demandé à l'honorable député qui a la parole de s'en tenir plus particulièrement au sujet en discussion et il m'a assuré qu'il se proposait d'y appliquer ses observations. Je dois donc lui donner l'occasion de justifier ses efforts.

M. ARCHAMBAULT: L'honorable député veut-il me permettre de lui poser une question?

M. MORPHY: Pas pour le moment, mais je répondrai à toute question que posera mon honorable ami avant que je reprenne mon siège. La résolution dit:

> Cette Chambre est d'avis qu'un mode uniforme d'administrer la loi, avec des peines uniformes touchant les réfractaires, déserteurs, fugitifs et autres justiciables, est essentiel pour le bien public et le bon gouvernement du pays; qu'on le doit aux soldats qui ont volontairement marché avec tant de bravoure à la ligne de feu, et qui ont si généreusement combattu pour la grande cause de l'humanité.

Voici ce que je veux déclarer et je le fais sans crainte: Je prétends qu'il ne devrait pas y avoir de peines uniformes par régions dans ce pays. Il y a une tache sur la province de Québec, sur plusieurs parties de cette province.

M. GAUVREAU: C'est honteux.

M. MORPHY: Je ne m'étonne pas que des honorables députés de l'opposition trouvent que c'est honteux. Je me tourne de leur côté et je leur dis: Amendez-vous et acceptez votre propre honte, parce que c'est là qu'est la honte et vous la méritez.

Je regrette qu'on ait soulevé ce débat, mais de concert avec plusieurs députés de la droite, monsieur l'Orateur, je repousse toujours avec indignation et ressentirai toujours vivement des railleries comme celles que nous a lancées, cet après-midi, l'honorable député de Dorchester dont le comté s'est fait, apparemment, cette glorieuse réputation d'avoir envoyé quinze soldats au front de guerre, en dépit "de tous les efforts qu'il a tentés pour gagner la guerre". Dans l'Ontario rural, nombre de comtés ont envoyé au front 600, 700, 900 et 1,000 hommes. Cette marque demeurera imprimée en relief au front de Québec, et jusqu'à ce que cette province ait réparé sa faute et soit régénérée, quitte ensuite à prendre une humble place dans les conseils de la nation.

M. ARCHAMBAULT: Mon honorable collègue voudrait-il bien nous dire combien de soldats ont voté dans Chambly-Verchères?

M. MORPHY: Mon collègue peut trouver ce renseignement à sa portée. Il a parfaitement le droit de prendre la parole et de nous dire sa pensée, mais je n'ai pas à le servir.

M. NICKLE: A mon entrée dans cette Chambre, cet après-midi, je ne songeais nullement à prendre part au débat, mais je voulais me borner à discuter cette question simplice des titres au Canada; or, comme je ne serai pas en lieu de la débattre, je me propose d'ajouter quelqus mots à la discussion qui s'est déroulée ici. Représentant de Kington, je ne saurais passer sous silence les observations formulées, ici, cet après-midi, par l'honorable député de Dorchester. J'ajouterai que j'ai envoyé par un page un message à un whip de la gauche, le priant d'avertir l'honorable député de Dorchester que je me proposais de lui donner la réplique et que je préférerais qu'il fût présent plutôt qu'absent pendant que je porterais la parole. Mais sans doute mon honorable collègue a pensé que le parti le plus sûr dans la bataille est de montrer les talons, et il a décidé de ne pas reparaître ici.

L'honorable député de Dorchester dit qu'il est hostile au service militaire obligatoire. J'en conviens, il est hostile non seulement au service obligatoire, mais encore à la mobilisation industrielle. Non seulement il est hostile au service obligatoire, mais il a condamné la guerre, dès le début. Je ne vous demande pas, monsieur l'Orateur, de me croire sur parole, mais je veux citer quelques extraits des discours prononcés par l'honorable député de Dorchester, lorsqu'il a brigué les suffrages populaires dans son comté en 1917.

M. McKENZIE: Je soulève la question de règlement. Si je ne me trompe, Votre Honneur, pendant que l'honorable député de Brantford portait la parole, vous avez dit qu'il ne devait pas discuter la question du service militaire, vu qu'elle ne se rattachait pas au débat.

M. l'ORATEUR: La décision que j'ai donnée portait sur la discussion de la question du service obligatoire. Si je ne me trompe, l'honorable député de Kingston désire donner la réplique à l'honorable député de Dorchester qui a cité certaines affirmations formulées durant la campagne électorale au comté de Victoria. A cette étape de la discussion, je ne pourrais guère déclarer qu'un honorable député enfreint le règlement de la Chambre; mais s'il arrive plus tard qu'on soulève la question de règlement, je serai

alors en meilleure situation pour me prononcer.

M. NICKLE: Je ne songe nullement à discuter la question du service obligatoire dans le sens abstrait. Ce que je cherche à prouver, c'est que l'honorable député de Dorchester est précisément ce qu'il a dit qu'il était, c'est-à-dire antimilitariste, et le moyen de constater si un homme est logique et conséquent dans sa conduite, c'est d'établir la comparaison entre son attitude d'aujourd'hui et sa conduite et ses discours antérieurs. Quelle meilleure règle pourrait-on adopter pour juger un homme?

M. McKENZIE: Je soulève la question de règlement. Je prétends que l'honorable député de Dorchester n'aurait pas dû s'écarter de la résolution, et parce qu'on lui a permis de s'en éloigner, un autre député ne saurait le suivre sur ce terrain, pour lui donner la réplique. Je ne sache pas qu'il y ait un seul article du règlement qui le permette.

M. l'ORATEUR: L'honorable député a soulevé la question de règlement. J'étais absent de cette salle, pendant la plus grande partie du discours de l'honorable député de Dorchester, mais pendant que je présidais à la séance, je lui ai permis de citer un extrait d'un discours prononcé par l'honorable député de Victoria au cours de sa campagne électorale. L'honorable député de Kingston a le droit de répliquer au discours de l'honorable député de Dorchester, et je me soumettrai au jugement de cette Chambre en décidant qu'il a outrepassé les bornes permises dans sa réplique.

L'hon. sir SAM HUGHES: Puis-je donner une explication personnelle ou soulever la question de règlement? On ne m'a pas accusé d'avoir écrit les dépêches des ministres.

M. l'ORATEUR: Ce n'est pas là une question de règlement.

L'hon. sir SAM HUGHES: C'est une rectification.

M. NICKLE: Au moment où le chef de la gauche a pris la parole, je me préparais à signaler à la Chambre certaines remarques faites au cours de la campagne électorale de 1917 par le représentant de Dorchester (M. Cannon); mais, si la Chambre veut bien me le permettre, je laisserai là une minute l'argument que j'avais d'abord eu l'intention de présenter, et je dirai au chef de l'opposition (M. McKenzie) que, pour provisoire que soit son titre, il pourrait, ce me semble en user de façon à maintenir l'ordre parmi ses partisans. S'il a raison de prétendre que l'honorable député de Dorchester était en contravention avec le règlement, il aurait dû, monsieur l'Orateur, signaler à votre attention la même infraction commise par un de ses partisans dans l'attaque qu'il a faite il y a quelques minutes. L'esprit de suite est une qualité, même en politique. Je vais citer quelques passages des discours qu'à prononcés en 1917 le représentant de Dorchester. Un des propos qu'il a tenus, au rapport de la "Gazette" de Montréal, serait celui-ci:

> Devons-nous ruiner notre pays pour l'Angleterre comme le voudraient ceux qui possèdent la richesse et tous les dons de la fortune? Je dis non sans hésiter.

C'était là le propos d'un antimilitariste déclaré. Il était contre la guerre, à défaut de comprendre qu'elle concernait le Canada non moins que l'Angleterre. Dans un autre discours aux électeurs de son comté, il s'est exprimé ainsi:

> J'ai signé ma carte....
>
> Sa carte d'inscription.
>
> ....mais je déclare que je suis opposé à toute conscription militaire ou industrielle. Si le service national signifie au Canada ce qu'il a signifié en Angleterre, je suis prêt à le combattre par tous les moyens possibles.

Il établissait donc par ces deux discours son opposition aux mesures à prendre pour la poursuite de la guerre en vue de la terminer glorieusement. Je ne cite ces remarques que dans le but de montrer que le représentant de Dorchester (M. Cannon) était cet après-midi conséquent avec lui-même, en ce que du moins il a été dès le principe, comme toujours depuis, opposé à la conscription.

Il y a autre chose cependant, monsieur l'Orateur, que je désire vous signaler, à vous et à la Chambre, c'est que, dans une lettre écrite apparemment à sa sœur par l'honorable député de Beauce (M. Béland) lorsqu'il était prisonnier en Allemagne, il lui aurait dit que les discours de l'honorable député de Dorchester étaient reproduits tout au long dans les journaux d'Allemagne, qui s'en servaient pour faire croire à leurs lecteurs que le Canada commençait à être fatigué de la guerre—fatigué dans un temps où il était essentiel de maintenir la force effective des armées de l'Entente à son plus haut point de puissance. Si ce que je dis est inexact, je prierais l'honorable député de Beauce de bien vouloir m'en avertir, et je me rétracterai sur-le-champ. Si au contraire

j'ai dit vrai, il me semble indigne à ceux que l'on blâme d'avoir voté pour la conscription d'affecter un mutisme complet alors que l'on tente par des discours violents où par des paroles mielleuses de détourner notre attention d'un débat aussi important que celui qui a lieu cet après-midi.

L'honorable député de Dorchester (M. Cannon) déclare qu'il veut la justice, et je répondrai à cela en lui disant de remercier Dieu de n'avoir pas eu justice; si justice, en effet, lui avait été faite à lui plutôt qu'à ceux qui ont négligé de remplir leurs devoirs parce qu'ils ne se rendaient pas compte des obligations que comporte le titre de citoyen d'un pays, combien dans son comté ou ailleurs en Canada seraient punis, non pas seulement d'une amende ni d'un emprisonnement quelconque, non plus que d'une simple privation de leurs droits de citoyen, mais punis selon que le veut la règle d'exiger "œil pour œil et dent pour dent", c'est-à-dire de faire abandon de leur vie, mais non pas comme ces héros qui sur les champs de bataille ont pris la place d'hommes restés chez eux quand le pays avait besoin de leurs services.

L'honorable député de Dorchester (M. Cannon) a du mépris pour le Gouvernement parce que, dit-il, certaines promesses ont été faites au pays en 1917 et, en 1918, on semble les avoir oubliées. Mettons que l'honorable député n'ait pas tort et qu'en 1918 on adopte une attitude différente de celle qu'on adoptait en 1917. Est-ce que la situation ne justifierait pas cette prétendue volte-face. Faudrait-il ne plus se souvenir des journées angoissantes parmi lesquelles nous sommes passés de l'automne de 1917 au printemps 1918? Oubliera-t-on que, dans l'automne de 1917, notre espoir était d'arriver prochainement à la fin de cette malheureuse guerre, alors qu'au printemps de 1918—le 21 mars, je crois,—la Chambre a eu le pressentiment d'une catastrophe en songeant que la ligne des Alliés avait à peine l'épaisseur d'un cheveu et qu'entre l'ennemi et la civilisation, seule était debout cette faible ligne kaki qui de la mer du Nord s'étendait jusqu'aux frontières de la Suisse? Il me semble que ce sont là des choses à ne pas oublier, et le représentant de Dorchester n'a guère le droit de reprocher au ministère un changement d'attitude que lui dicte le sentiment austère d'un devoir à remplir.

Il dit que le ministre de la Milice et le ministre de l'Agriculture devraient être cloués au pilori et voués au mépris public. Pourquoi? Tout simplement parce que, sensibles aux vrais besoins du pays, ils ont pu abandonner des attitudes qui leur avaient d'abord paru justifiables, et qu'en face d'un grand danger, ils se sont rendu compte qu'il fallait tout subordonner à la grave nécessité qui se présentait, et appliquer les énergies de la nation à assurer, au moyen de renforts, le maintien de l'effectif que les hasards de la guerre réduisaient de plus en plus. Les membres de la droite, sensibles peut-être à un appel que d'autres n'ont pas entendu, vont-ils éviter de répondre aux reproches et aux critiques qui leur sont adressés? Elu moi-même dans un comté qui a envoyé environ 2,000 hommes à la guerre, vais-je me laisser taxer d'inconséquence et subir en silence l'insinuation comportant que ma conduite fut motivée par le désir de gagner une élection? Vais-je me laisser faire des reproches par un homme qui, à la dernière élection, n'a recueilli, de la part des soldats, qu'une quinzaine de votes? C'est le comble de l'inconséquence de demander à ceux qui ont fait de grands sacrifices, d'écouter, sans se plaindre, des insultes comme celle-ci.

Nous avons eu recours à la loi du service obligatoire pour gagner des élections? Vers la fin de l'été 1917, comme je quittais la Chambre des communes, après que la loi du service militaire eût été adoptée, un député me dit: "Nickle, vous et moi, nous nous sommes mis la corde au cou, aujourd'hui, car nous ne serons jamais capables de faire accepter, dans nos divisions, la loi du service obligatoire". Ma réponse fut celle que je fais encore aujourd'hui: Quand même nous nous serions mis la corde au cou, quand même nous nous serions voués à la défaite et à un oubli éternel, comme hommes politiques, cela eût valu mille fois mieux que de faire acte de trahison envers ceux qui étaient allés, de gaieté de cœur, assurer le salut de notre cause, au péril de leurs jours. Nous avons travaillé à faire valoir la loi du service obligatoire, comme moyen de gagner les élections? Jamais pensée ne fut plus loin de nous. Nous avons eu recours à cette loi, non pour gagner des élections, mais pour assurer la liberté à l'univers.

Que dire de la démocratie? La démocratie est excellente en soi, et la députation ne compte pas, dans ses rangs, de plus francs démocrates que le député de Kingston; mais le député de Kingston comprend qu'il faut envisager la démocratie sous un double aspect, savoir: sous l'aspect du privilège et du devoir, et que si ce pays mérite qu'on y vive, il méritait aussi qu'on se battît et qu'on mourût pour lui, s'il le fallait. Je ne m'étonne pas que le député

d'Algoma-Est (M. Nicholson) se soit ému, cet après-midi; je comprends l'état d'esprit d'un homme qui a sacrifié son fils unique au salut de la grande cause, état qui s'est trahi par les paroles que l'honorable député a prononcées. Nous avons eu recours à la conscription comme moyen de gagner des élections? A quoi l'honorable député d'Algoma-Est pouvait-il tenir le plus? A la vie de son fils ou à une élection? Il a fait le suprême sacrifice, il a sacrifié au pays son fils unique, l'objet de ses plus chères espérances, convaincu qu'il contribuait, par là, au salut de la grande cause. Cependant, le chef de l'opposition vient nous dire que, la guerre étant aujourd'hui finie, nous devrions oublier. Oublier quoi? Les sacrifices qui furent faits? De son côté, le député de Dorchester (M. Cannon) nous affirme qu'il a toujours été opposé à la loi du service obligatoire. J'y fus opposé moi-même, aux premiers jours de la guerre, et je n'ai jamais cessé d'espérer que le pays répondrait aux exigences de la situation, tant que je n'eus pas fait tous les efforts imaginables pour amener sous les drapeaux ceux qui avaient négligé d'y accourir; mais voyant qu'il était devenu nécessaire, dans l'intérêt national, d'avoir recours à des mesures extrêmes, j'éprouvai autant d'enthousiasme en faveur de la loi du service obligatoire que j'avais éprouvé de sentiments hostiles à cet égard. Nous devrions oublier, s'écrie le chef de l'opposition. Mais vais-je oublier les foyers abandonnés par des enfants qui n'y reviendront jamais? Vais-je oublier les foyers où des femmes pleurent aujourd'hui la perte des êtres qui leur étaient chers? Vais-je oublier qu'en me prononçant en faveur du service obligatoire, je voulais que le Gouvernement décidât justement de voir à envoyer à la guerre tous ceux qui auraient dû y aller, et de songer que quelques-uns de ceux qui étaient partis de mon comté pour y aller avaient pris la place de certains autres qui auraient dû y aller, mais qui s'en étaient abstenus? Vais-je oublier que la population de mon comté a fait des sacrifices qui étaient devenus nécessaires parce que certains hommes avaient négligé de faire leur devoir?

Clémenceau, surnommé le tigre, a pardonné généreusement, s'est encore écrié le chef de l'opposition. Oui, il s'est montré généreux. Cet argument est défectueux en ce qu'il ne s'agit, ici, que d'un rapport particulier entre Clémenceau et son assaillant. A Clémenceau et à la France de pardonner à un fol assaillant, s'ils le désirent. L'honorable député de Red-Deer (M. Clark) dit que la liberté de la parole existe en Angleterre; que l'Angleterre se montre tolérante à l'égard de ceux qui expriment des opinions par la parole, et que, par suite, nous devrions nous montrer nous-mêmes tolérants à l'égard de ceux qui désobéissent à la loi. Cette idée n'est pas tout à fait conforme au principe énoncé cet après-midi. Nous avons adopté une loi formelle décrétant que quiconque était d'âge et physiquement apte à faire du service militaire, devait partir pour le champ de bataille et y faire son devoir.

Je ne conçois rien de plus malheureux pour le pays, que de voir une partie de la population, violer le principe d'une loi formelle. Il est infiniment regrettable que dans un temps de péril national, lorsque le Parlement décrète le service obligatoire et que sa décision est ratifiée par les électeurs, il se trouve des jeunes gens pour refuser d'obéir à cette loi et pour dire: Ne tenez pas compte de notre résistance à la loi, parce qu'il ne nous convenait pas de nous conformer à ses dispositions.

Je ne suis pas du tout d'une nature vindicative. Personne ne serait plus disposé que moi à passer l'éponge sur toute l'affaire, s'il s'agissait uniquement de résilier un marché fait entre deux particuliers. Mais ce n'est pas du tout le cas que nous avons à décider. C'est une question de justice envers ceux qui sont allés au front; c'est une question de justice envers les foyers qui sont aujourd'hui dans le deuil, parce qu'une partie de notre jeunesse s'est conformée à la loi et qu'une autre y a désobéi.

Les principes démocratiques exigent qu'il soit tenu un égal compte des privilèges et des devoirs, et c'est à titre de démocrate que je demande que ceux qui ne veulent pas défendre leur pays, ne soient pas admis à participer à l'administration des affaires publiques, par exercice du suffrage.

M. CLARK (Red-Deer): L'honorable député de Kingston (M. Nickle) n'a certainement pas l'intention de m'attribuer des déclarations que je n'ai pas faites. Il prétend que j'ai demandé au Gouvernement de se montrer tolérant envers ceux qui ont désobéi à la loi. A deux reprises, j'ai déclaré exactement le contraire. Je regrette d'avoir à faire cette remarque, car c'est le seul défaut que je trouve dans le brillant discours que mon honorable ami vient de prononcer. C'est cependant un défaut assez important que de faire dire à un député, une chose qu'il n'a pas dite.

M. NICKLE: Si j'ai en quoi que ce soit mal interprété les paroles de l'honorable

député de Red-Deer, je m'en excuse sincèrement, car il n'y a pas un homme que j'estime plus et dont je respecte davantage les opinions.

(La séance est levée à six heures.)

CHAMBRE DES COMMUNES.

Présidence de l'hon. EDGAR N. RHODES.

Jeudi, 10 avril 1919.

La séance est ouverte à trois heures.

DEPOT DE DOCUMENTS.

Par l'hon. M. Maclean: Le rapport annuel du département des impressions publiques et de la papeterie pour l'exercice expiré le 31 mars 1918.

Par le major général Mewburn: Le mémoire n° 5 relatif aux travaux du ministère de la Milice et de la Défense, depuis le 1er janvier jusqu'au 31 octobre 1918.

QUESTIONS.

Les questions auxquelles il est répondu de vive voix sont marquées d'un astérisque.

L'AVIATION EN CANADA.

M. TOLMIE demande:

1. Quels sont les projets du Gouvernement pour ce qui concerne l'encouragement de l'aviation?
2. Que fait-on pour induire nos pilotes et mécaniciens, qui ont rendu de si précieux services, à demeurer en Canada, lorsqu'ils y seront revenus?
3. Le Gouvernement se propose-t-il de prendre l'initiative dans cette affaire? Dans l'affirmative, a-t-il l'intention d'aider les entreprises privées organisées par les aviateurs revenus du front?

L'hon. M. MACLEAN (ministre intérimaire de la Marine):

1. Le Gouvernement étudie à l'heure qu'il est, la politique qu'il doit arrêter au sujet de l'encouragement à donner à l'aviation; il fera connaître bientôt l'attitude qu'il entend suivre à cet égard.

2 et 3. Répondu sous le n° 1.

LA RECLAME FAITE PAR LE COMITE DE RAPATRIEMENT.

M. PROULX demande:

Combien a coûté jusqu'ici la réclame payée ou entreprise relativement au travail du comité de rapatriement?

L'hon. M. CALDER (ministre de la Colonisation et de l'Immigration): Le comité a fait jusqu'à ce jour des conventions en vue d'annonces pour le montant total de $70,000. On a payé en annonces jusqu'à ce jour, $25,000.

LES LIQUEURS SPIRITUEUSES A BORD DES NAVIRES DE LA FLOTTE.

M. DUFF demande:

1. Pouvait-on, après le 1er avril 1918, trouver des liqueurs spiritueuses à bord des navires de la flotte auxiliaire de patrouille du service naval canadien?
2. Dans l'affirmative, le Gouvernement a-t-il fourni et payé ces liqueurs spiritueuses?

L'hon. M. MACLEAN:

1. L'usage des liqueurs spiritueuses à bord des navires de guerre relève des Règlements du roi et des instructions de l'amirauté; c'est le capitaine de chaque navire qui exerce une haute main absolue sur cet usage.

2. Le département a fourni de petites quantités de liqueurs spiritueuses ne devant servir qu'à des fins médicales, et il a acquitté le coût de ces articles.

LE "CANADA".

M. DUFF demande:

Relativement au rapport de l'auditeur général, 1916-1917, page ZZ-262—item des frais à charge du "Canada" payés par l'entremise du haut-commissaire du Canada à l'amirauté britannique, pour de la houille galloise, à $8.45 la tonne—$561.41, et aussi à certaines questions et réponses paraissant dans le Hansard non revisé du 19 mars, page 636:

1. Pourquoi la houille a-t-elle été imputée au "Canada" si elle ne lui a pas servi?
2. Quel navire a utilisé ces $561.41 de houille galloise?
3. A qui a-t-on payé ces $561.41?

L'hon. M. MACLEAN:

1 et 2. Le coût de cette houille a été porté au compte du "Canada", parce qu'elle a été employée par ce navire.

3. C'est l'amirauté britannique qui a payé le montant de $561.41.

L'OFFICIER COMMANDANT LE "HOCHELAGA".

M. DUFF demande:

1. Quel était le nom du commandant du navire "Hochelaga", qui a été renvoyé du service naval?
2. Une cour martiale, régulièrement constituée, du service naval, peut-elle condamner un officier ou un marin à la détention dans un pénitencier, en outre de la destitution?
3. A-t-on jamais agi de cette façon au Canada?
4. Dans l'affirmative, à l'occasion de quel délit?

L'hon. M. MACLEAN:

1. Lieutenant Robert Douglas Legate, de la marine royale.

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

L'AMIRAL KINGSMILL.

M. TOBIN demande:

1. L'amiral Kingsmill a-t-il officiellement fait visite à Victoria (C.-A.), à l'automne ou au commencement de l'hiver de 1914?
2. Dans l'affirmative, a-t-il adressé officiellement la parole à un corps des marins volontaires de la marine royale canadienne?
3. L'amiral Kingsmill a-t-il conseillé à ces derniers de se disperser?

L'hon. M. MACLEAN (ministre intérimaire de la Marine):

1. Oui.
2. Oui.
3. Non.

LA PUISSANCE HYDRAULIQUE DU LAC NIPISSING.

M. HARRISON demande:

1. Combien se déverse-t-il de pieds cubes d'eau par seconde du lac Nipissing, à haut et à bas niveau respectivement, sur lesquels on peut baser un développement d'énergie?
2. Si l'on construisait des travaux convenables, quelle énergie retirerait-on du débit du lac à haut et à bas niveau respectivement?
3. Combien coûteraient approximativement une voie navigable de vingt pieds et une de seize pieds, respectivement, relativement aux unités séparées d'énergie?

L hon. M. CARVELL (ministre des Travaux publics):

1. (a) A eau haute, il s'échappe 13,300 pieds cubes par seconde. (b) A eau basse, il s'échappe 4,573 pieds cubes par seconde.

2. Le pouvoir du développement variera de 20,000 à 25,000 chevaux-vapeur, à eau basse, suivant la perte d'énergie occasionnée par le flottage des billes, des fissures dans les digues, et le reste.

3. (a) Une voie navigable de 20 pieds de profondeur coûterait environ 20 millions de dollars, non compris le coût d'élévateurs, etc. (b) On n'a pas encore calculé le coût d'une voie navigable de 16 pieds de profondeur.

DECES DE M. THOMAS BARNARD FLINT.

L'hon. sir THOMAS WHITE (premier ministre intérimaire): Avant d'entreprendre la discussion, je crois qu'il est de mon devoir de rendre hommage à la mémoire d'un fonctionnaire avantageusement connu de la Chambre des communes, dont nous avons appris hier le décès. Je veux parler de feu M. Thomas Barnard Flint, qui a occupé pendant près de seize ans, le poste de greffier de la Chambre.

[L'hon. M. Maclean.]

M. Flint était très cultivé et très érudit. Jeune homme, il avait obtenu les plus hauts diplômes académiques dans les collèges de sa province natale et à l'université de Harvard. Il devint avocat et occupa plusieurs postes publics importants en Nouvelle-Ecosse.

En 1891, il fut élu député à la Chambre des communes, il garda son mandat jusqu'en 1902. Durant cette période il agit comme "whip" en chef du parti libéral pour les Provinces maritimes, et fut aussi président du comité des ordres permanents. Il devint greffier de la Chambre des communes en 1902, poste qu'il abandonna au début de l'année 1918 pour raison de santé.

M. Flint connaissait à la perfection la loi constitutionnelle ainsi que les règles et coutumes de la procédure parlementaire. Nous lui devons un ouvrage important, sa troisième édition des règles de procédure de Bourinot, dont les députés ont pu apprécier la valeur.

Tous ceux d'entre nous qui étaient députés à l'époque où feu M. Flint occupait la position de greffier de la Chambre garderont de lui le souvenir d'un homme toujours courtois, obligeant et affable en même temps qu'un fonctionnaire zélé et capable.

M. McKENZIE: Je me joins au premier ministre intérimaire pour honorer la mémoire de notre ami défunt, M. Flint. Il y a bien peu de députés actuels qui faisaient partie de la Chambre des communes lorsque celui-ci y fut député pour la première fois. Les changements sont rapides dans notre vie publique et dans le personnel de la Chambre des communes, et nous sommes surpris de trouver partout de nouvelles figures à la place de ceux qui formaient le Parlement d'il y a vingt ans. M. Flint a été greffier de la Chambre depuis mon arrivée ici jusqu'à ce qu'il abandonnât ses fonctions. C'est un poste qui entraîne une grande responsabilité et qui exige de grandes qualités de cœur et d'esprit. Je suis sûr que tous ceux qui ont connu M. Flint quand il occupait cette importante position, approuveront ce qu'a dit de lui le premier ministre intérimaire: qu'il était un fonctionnaire admirable, qu'il fit preuve de savoir, de patience et d'affabilité dans l'exercice des diverses fonctions qui incombent au greffier de la Chambre des communes. Nous regrettons profondément sa disparition qui laisse un grand vide dans le cercle de ses nombreux amis. Quoiqu'il eût quitté son poste, nous avions tous l'espoir, comme lui d'ailleurs, que nous aurions le plaisir de le revoir souvent et qu'il serait conservé longtemps encore à l'affec-

tion de ses vieux amis. Sa mort a été plus soudaine que nous ne le prévoyions, mais après tout c'est peut-être la meilleure manière de quitter ce monde en évitant une maladie de langueur. Au nom de l'opposition, je partage les sentiments si bien exprimés par le premier ministre intérimaire.

LES FACTEURS DE TORONTO.

M. HOCKEN: Le Gouvernement a-t-il eu connaissance de cette protestation des facteurs de Toronto, qui dit:

Nous, les soussignés, qui avons tous servi notre roi et notre patrie en France, en Angleterre et au Canada et qui sommes actuellement employés à l'hôtel des postes de Toronto comme facteurs, protestons énergiquement contre ce que nous considérons être une mesure injuste et injustifiée de la part du Gouvernement, telle qu'elle est exécutée par la commission du service civil...

M. l'ORATEUR: A l'ordre. L'honorable député aurait parfaitement le droit de poser une question, mais il ne peut pas donner lecture d'un document qui est une protestation contre le Gouvernement dont il dénonce une mesure.

M. HOCKEN: Alors, je demanderai au Gouvernement s'il a reçu la protestation et ce qu'il entend faire à ce sujet.

M. LEMIEUX: Nommez une commission.

L'hon. M. ROWELL (président du Conseil privé): Les remarques de l'honorable député sont les premières nouvelles que j'aie eues à ce sujet. Si le département des Postes en a eu connaissance, le ministre ne m'en a pas fait part. Je m'en informerai.

L'AVANCE DE L'HEURE.

L'hon. M. LEMIEUX: Je ne veux pas trop insister, mais vu les nombreuses demandes qui ont été formulées de toutes parts, je demanderai au premier ministre intérimaire (sir Thomas White) si l'on ne pourrait pas faire concorder l'heure de la Chambre avec celle de la ville jusqu'à ce que le président de la Commission des chemins de fer ait rendu sa décision.

Sans vouloir faire de discours, je dois dire que pour les députés qui ont assisté aux séances du matin en comité, il est bien difficile de se rendre ici et de partir à une heure différente de celle de la ville. En outre, les journalistes parlementaires, me dit-on, sont gravement gênés dans leur travail. Le Gouvernement pourrait fort bien changer l'heure jusqu'à ce que la commission des chemins de fer ait rendu son jugement, et cela sans préjudice à l'attitude qu'il prendra. Je parle sérieusement, monsieur l'Orateur, et je saurais gré au premier ministre s'il voulait bien étudier la question.

L'hon. sir THOMAS WHITE: Je me ferai un devoir de prendre en considération les observations de l'honorable député et en outre, de demander à la commission des chemins de fer à quelle date elle compte rendre son jugement. Cela me permettra sans doute de faire une déclaration à ce sujet, demain même ou à bref délai.

M. CLARK (Red-Deer): Avant que la Chambre passe à l'ordre du jour, je prierai le premier ministre intérimaire, le chef du pouvoir exécutif le plus élevé qui soit au pays, de nous dire s'il ne pourrait pas résoudre les difficultés dont se plaint l'honorable député de Maisonneuve (M. Lemieux), en faisant concorder temporairement l'heure de la ville d'Ottawa avec celle de la Chambre des communes.

TRAVAUX DE LA CHAMBRE.

M. McKENZIE: J'appelle l'attention du premier ministre intérimaire sur deux objets. Il s'agit d'abord des questions figurant au Feuilleton et qui échappent peut-être à l'initiative du premier ministre. On se plaint que certaines questions, fort simplices du reste, figurent depuis plus d'un mois au Feuilleton. Ainsi, la question n° 2 du Feuilleton, fort simple d'ailleurs, reste en suspens depuis près d'un mois. L'autre plainte qui est plus grave et au sujet de laquelle j'aurais peut-être dû donner avis au premier ministre intérimaire, si j'avais eu la facilité de le faire, c'est que certaines mesures annoncées dans le discours du trône, devraient être soumises à la Chambre dès que le Gouvernement pourra le faire, et cela afin que les députés soient éclairés sur le programme qui viendra en discussion. Il s'agit surtout de la loi électorale, annoncée dans le discours du trône. En tout état de cause, les députés de la gauche tiennent à être éclairés sur cette mesure, puisqu'elle influera notablement de façon ou d'autres sur les délibérations de la Chambre.

L'hon. sir THOMAS WHITE: Le Gouvernement se fera un devoir de tenir compte des observations du chef de l'opposition, touchant les mesures législatives dont la Chambre sera saisie.

Nombre de mesures législatives de capitale importance figurent au Feuilleton. Jamais encore, si je ne me trompe, au cours des sessions précédentes, autant de mesures ont été prêtes pour la discussion parlementaire et à cet égard la session actuelle fait

exception. Il y a nombre de nouvelles mesures législatives déjà élaborées, mais qui ne figurent pas encore au Feuilleton, et cela parce qu'il est préférable que le terrain soit déblayé davantage, avant que ces nouvelles mesures soient soumises à la Chambre.

Dans tous les cas, la Chambre n'a pas à attendre que le Gouvernement prenne d'initiative en ce qui concerne les mesures législatives.

Quant aux questions, je me range à l'avis du chef de l'opposition. J'ai fait observer que nombre de questions demeurées en suspens depuis quelque temps attendaient leur réponse, et j'ai pris la peine de me renseigner auprès des divers ministères sur la cause du retard apporté à répondre à ces questions; peut-être est-ce une conséquence de la guerre ou de la multiplicité des affaires du Gouvernement. Cependant, nombre de questions attendant réponse devraient réellement être réservées à titre d'ordre pour dépôts de documents, et cela parce qu'il est impossible d'y répondre dans un délai raisonnable. Pour nombre de questions, le secrétaire d'Etat (M. Burrell) est obligé de se mettre en communication avec les ministères et c'est œuvre de longue haleine d'obtenir ces documents afin qu'il puisse fournir la réponse à cette Chambre. Mon honorable ami a signalé entre autre la question n° 2.—"Quelle est la totalité des dépenses exécutées par la commission canadienne des vivres ou en son nom, à dater de sa création jusqu'à fin de 1918?" En apparence voilà une question fort simplice, mais si l'on se rappelle qu'il y a certaines dépenses qui n'ont pas encore été inscrites dans les livres du département des Finances, on comprend qu'il est difficile de répondre à cette question à bref délai. Je le répète, il figure au Feuilleton nombre de questions qui devraient y être inscrites à titre d'ordres de la Chambre pour dépôt de documents. Nous avons hésité à demander que ces questions soient réservées à titre d'ordre pour dépôt de documents, parce que nous avons voulu, autant que faire se peut, fournir ces renseignements à la Chambre, en réponse aux questions.

Je donne l'assurance à mon honorable ami que je me suis occupé personnellement de la question, et c'est le désir du Gouvernement de déposer les réponses aussi promptement que possible, en tenant compte naturellement que nous devons déposer des réponses exactes. En plus de ce que j'ai déclaré, je dois dire que nous nous efforcerons de donner les réponses aux questions aussi vite que possible et je crois pouvoir l'assurer à mon honorable ami.

[L'hon. sir Thomas White.]

LE DISCOURS DU BUDGET.

L'hon. M. LEMIEUX: Pouvons-nous espérer entendre le discours du budget avant le mois de mai—ou à quelle époque après la vacance de Pâques?

L'hon. sir THOMAS WHITE (premier ministre intérimaire): Je ne peux pas fixer la date d'une façon définitive, mais je ferai en sorte qu'un avis d'une semaine ou dix jours soit donné pour que les honorables députés soient prêts.

UNIONS OUVRIERES DANS L'OUEST.

M. ARCHAMBAULT: Le Gouvernement sait-il que les unions ouvrières dans l'Ouest ont rompu leurs relations avec l'union internationale et forment une vaste union sur le modèle des Independents Workers of the World, et aussi a-t-il connaissance du fait que lors de leur convention à Calgary, ils ont pour ainsi dire approuvé la forme du gouvernement bolcheviste? Je voudrais savoir si le Gouvernement a quelque renseignement officiel à ce sujet, et dans ce cas quelles mesures il a l'intention de prendre.

L'hon. sir THOMAS WHITE (premier ministre intérimaire): Le Gouvernement n'est pas informé que les membres des organisations ouvrières de l'Ouest aient rompu leurs relations avec les organisations des Métiers et du Travail comme le déclare mon honorable ami. J'ai vu dans la presse un compte rendu de la réunion à Calgary, mais je ne sache pas qu'une rupture ait eu lieu.

DISCUSSION D'UNE RESOLUTION POUR L'OUVERTURE D'UN CREDIT DE GUERRE DE 350 MILLIONS.

La Chambre siège en comité général pour la discussion d'un projet de résolution ainsi conçu:

La Chambre décide qu'il y a lieu de prescrire qu'une somme d'au plus trois cent cinquante millions de dollars ($350,000,000) soit accordée à Sa Majesté pour subvenir aux dépenses qui peuvent être faites par ou sous l'autorité du Gouverneur en conseil pendant l'exercice finissant le 31e jour de mars 1920, pour (a) la défense et la sécurité du Canada; (b) la conduite des opérations navales et militaires au Canada ou à l'extérieur, et la démobilisation des troupes canadiennes; (c) l'encouragement du commerce et de l'industrie, et de leurs moyens de transport; (d) l'exécution de toute mesure jugée nécessaire ou opportune par le Gouverneur en conseil en raison de la guerre, et (e) les paiements faits ou les dépenses encourues pendant l'exercice finissant le 31e jour de mars 1919 aux fins indiquées dans la loi des crédits de guerre, 1918, et au-dessus de la somme autorisée par ladite loi.

2. Que le Gouverneur en conseil soit autorisé à prélever par voie d'emprunt provisoire ou autrement, telles sommes d'argent,

moins toute somme empruntée en plus de la somme autorisée par une loi quelconque des crédits de guerre, et qui sont nécessaires aux fins d'effectuer tout paiement autorisé par une loi basée sur les présentes résolutions.

3. Que le capital prélevé par voie d'emprunt sous le régime de la présente loi, ainsi que les intérêts sur ce capital, soient imputables au fonds du revenu consolidé.

M. CAHILL: Le ministre veut-il donner des explications?

L'hon. sir THOMAS WHITE: Cette résolution précède un bill qui allouera la somme de 350 millions pour subvenir aux dépenses relatives à la guerre et à la démobilisation de nos forces et aux déboursés nécessaires pour d'autres besoins dérivant de la guerre. Le bill accordera aussi les pouvoirs nécessaires d'emprunt pour se procurer la somme en question ou toute partie d'icelle qui pourrait être nécessaire. Il m'a paru bon, et j'indique cette idée au comité comme une suggestion, que puisque je vais aujourd'hui communiquer au comité certains sommaires indiquant toutes nos dépenses pour les besoins de la guerre depuis le commencement des hostilités et une évaluation assez détaillée de nos dépenses durant le prochain exercice financier, autant que nous pouvons les prévoir, cela pourrait peut-être rendre la discussion du sujet plus compréhensible, si je faisais insérer les chiffres au hansard pour que le comité soit en état de les discuter plus complètement lors de la discussion générale. J'offre cette idée au comité pour qu'il puisse l'accepter ou non comme cela lui conviendra. Si je procède ainsi, c'est que les chiffres que je communiquerai sont nécessairement compliqués et qu'il sera difficile aux honorables députés de les suivre. En les insérant au hansard où l'on pourra les étudier pendant quelques jours, il me semble que le comité sera en meilleure position pour les discuter quand il étudiera le bill. Je ne veux pas que l'on pense que je veux limiter la discussion que les membres du comité voudraient ouvrir aujourd'hui sur le sujet.

L'an dernier il me semble que la discussion a eu lieu quand le comité siégeait pour étudier le bill.

Cette procédure fut adoptée du consentement mutuel du Gouvernement et de la gauche, grâce à une entente conclue entre le premier ministre et le chef de l'opposition; toute la députation approuva ces arrangements en ce qu'ils fournissaient au Parlement la méthode la plus commode de régler cette question. Il est inutile pour moi d'ajouter que dans la discussion du bill en comité général, si le plan que je propose est adopté, les honorables membres auront toute la latitude voulue; de fait, les règles parlementaires leur assurent cette liberté complète en comité général.

M. McKENZIE: Le plan que propose le ministre est de nature à me satisfaire parfaitement, sans compter qu'il permettra à mon honorable ami de faire insérer les chiffres à la suite les uns des autres dans les colonnes des Débats, de sorte qu'il nous seront plus utiles que s'ils étaient interrompus par les observations des membres de la gauche.

L'hon. sir THOMAS WHITE: Je suis très reconnaissant à mon honorable ami et je suis convaincu que le plan que j'ai suggéré et qu'a accepté le chef de l'opposition, facilitera grandement l'étude de cette importante mesure.

Au 31 mars 1919, les dépenses totales relatives à la guerre s'élevaient au chiffre de $1,225,098,122.36.

Le total prévu, y compris les sommes qui ne sont pas encore inscrites au bilan de l'exercice financier 1918-1919, est de $1,277,273,000.

Je désire faire insérer dans les colonnes des Débats un sommaire indiquant le total des dépenses de guerre que j'ai énumérées, et qui ont été effectuées par chaque département et chaque commission au cours des exercices 1914, 1915, 1916, 1917, 1918 et à venir jusqu'au 31 mars 1919. Il est nécessaire, à moins que la Chambre ne m'en dispense, que je cite tous ces chiffres. J'espère que la Chambre me pardonnera, car je crains que cette lecture soit plutôt fort ennuyeuse.

L'hon. M. LEMIEUX: Je suis d'avis que mon honorable ami, le premier ministre intérimaire (sir Thomas White), pourrait se dispenser de cette tâche et se contenter de faire insérer les chiffres dans les colonnes des Débats.

L'hon. sir THOMAS WHITE: Très bien.

L'hon. M. LEMIEUX: Si quelqu'un a des observations à faire entendre quant aux totaux, c'est le temps de le faire.

L'hon. sir THOMAS WHITE: J'en suis très obligé à mon honorable ami et je remettrai ces chiffres entre les mains du reporter officiel des Débats.

L'état déposé par sir Thomas White est conçu ainsi qu'il suit:

DÉPENSES DE GUERRE DES DÉPARTEMENTS ET DES COMMISSIONS.

Département.	1914–1915.	1915–1916.	1916–1917.	1917–1198.	Au 31 mars 1919.	—
Archives	.....	.....	1,462 42	11,926 38	17,483 53	
Agriculture	.....	5,439 17	12,432 41	70,303 81	459,780 12	
Bureau de l'auditeur général	.....	4,439 17	21,254 01	38,242 21	51,078 90	
Commission des vivres	.....	.....	.....	198,528 17	532,491 81	
Commission de l'Enregistrement	.....	.....	.....	.....	638,051 70	
Commission canadienne des ressources en munitions	.....	.....	11,123 21	17,732 52	54,261 04	
Commission du Service civil	.....	.....	.....	.....	2,512 50	
Commission de Conservation	.....	.....	.....	.....	2,347 50	
Douanes	.....	.....	.....	5,541 25	299,233 33	
Police fédérale	132,763 89	201,508 04	159,380 55	203,174 60	357,724 94	
Affaires extérieures	4,214 14	11,211 06	11,119 29	31,647 79	222,574 20	
Finances	149,630 09	73,671 16	54,472 22	17,916 46	103,168 20	
Bureau du Secrétaire du Gouv. gen	4,330 90	9,108 81	81,18 63	10,531 94	5,270 92	
Commission de secours à Halifax	.....	.....	.....	.....	6,000,000 00	
Immigration et Colonisation	.....	.....	.....	26,692 85	51,205 40	
Revenu de l'Intérieur	.....	6,723 40	782 50	858 00	38,510 29	
Assurance	.....	.....	541 60	1,174 74	2,519 46	
Affaires indiennes	81 72	5,688 83	5,836 93	41,014 99	266,170 66	
Intérieur	.....	41,346 13	57,455 11	94,532 41	610 37	
Commission des soldats invalides	.....	.....	.....	.....	8,547,341 28	
Justice	254,945 85	1,287,693 31	1,248,415 60	2,288,720 91	2,969,312 18	
Travail	.....	1,071 19	85,980 86	10,461 04	64,755 72	
Législation	.....	270 00	.....	.....	5,565 00	
Marine	.....	1,529 77	2,157 68	471,985 49	16,231,961 99	
Milice et Défense	53,176,613 55	160,433,416 42	298,291,030 66	316,669,871 95	289,220,119 38	
Commission des hôpitaux militaires	.....	.....	1,378,078 43	11,393,654 65	.....	
Mines	.....	.....	.....	.....	20,177 95	
Gendarmerie à cheval	597,126 44	.....	.....	.....	1,875 00	
Imprimerie et papeterie	.....	.....	.....	.....	35,697 13	
Service naval	3,096,125 35	3,274,019 94	3,806,329 19	9,666,229 14	11,139,979 60	
Commission du service national	.....	.....	111,759 89	142,093 91	117 97	
Commission nationale des épargnes de guerre	.....	.....	.....	.....	53,338 33	
Commission du papier à journal	.....	.....	.....	33,312 20	41,383 73	
Commission de contrôle du papier	.....	.....	.....	.....	3,023 76	
Commission de contrôle du papier	.....	.....	.....	.....	2,526 53	
Postes	110,097 80	349,672 00	634,824 59	749,608 36	(Crédit)	15,050 00
Conseil privé	13,637 91	17,346 91	24,068 34	26,220 34	24,351 03	
Commission de reconstruction et du développement	.....	.....	.....	640 10	8,185 12	
Comité de guerre	.....	.....	.....	5,597 77	.....	
Renseignements publics	.....	.....	.....	17,782 46	68,867 62	
Travaux publics	12,865 45	94,344 04	142,750 96	185,321 11	8,687,820 39	
Chemins de fer et canaux	178,845 20	313,740 33	299,934 09	350,545 35	453,457 63	

Reconstruction d'Halifax				846,305 53	307,699 03	
Comité de rapatriement et de placement					56,419 40	
Secrétariat d'Etat	16,192 63	21,667 98	54,486 47	81,766 99	48,127 99	
Commission des obus			8,550 00			
Ministère du Commerce	3,003,005 06	14,795 40	23,391 30	117,201 22	322,142 36	
Commission des achats de guerre		29,413 39	33,077 69	30,587 42	59,251 86	
Commission des logements					350 00	
Ministère du Commerce—Fer en gueuse					334,063 75	
Commission de commerce du Canada					26,417 77	
	60,750,476 01	166,197,755 47	506,488,814 63	343,836,801 98	347,839,324 27	1,5050 00
			A déduire Postes		15,050 00	
					347,824,274 27	

Total estimatif pour 1918–19—$400,000,00

MINISTÈRE DES FINANCES, OTTAWA,
8 avril 1919.

L'hon. sir THOMAS WHITE: Ce dernier montant de $347,824,274.27 n'est pas complet parce que tous les rapports n'ont pas été inscrits dans nos livres. Les dépenses du dernier exercice peuvent être évaluées en chiffres ronds à 400 millions.

Je ne suis pas en état de donner les chiffres exacts d'un des articles importants de nos dépenses de guerre, parce que cela n'est pas possible. Je veux parler de la réclamation du gouvernement impérial contre le Gouvernement canadien, pour l'entretien de nos troupes au front. On se rappelle qu'au commencement de la guerre un arrangement très satisfaisant pour nous a été fait, par lequel nous devions payer au gouvernement impérial, l'entretien et le maintien de nos troupes à raison de 6 shillings par homme. Ce prix comprenait les fournitures, l'équipement, les munitions de nos troupes qui étaient au front comme partie des forces impériales. Voici les détails du marché:

	£	s.	d.
Rations, fourrage, combustible, habillements, équipements, magasins généraux, remèdes, papeterie, etc.. ..	0	4	0
Munitions de petites armes.	0	0	3
Munitions d'artillerie.	0	1	0
Entretien des petites armes, des mitrailleuses, équipements d'artillerie, etc..	0	0	6
Service aérien, ponts, matériaux pour le génie..	0	0	3
	£0	6	0

Ces calculs étaient basés sur les dépenses encourues dans les guerres précédentes et étaient, par conséquent, plus ou moins estimatifs.

L'hon. sir SAM HUGHES: Quelle est la date de cet arrangement?

L'hon. sir THOMAS WHITE: Je n'en suis pas certain, mais je crois que c'est en 1915 ou 1916. Je m'en assurerai et je donnerai la date lors de la 2e lecture du bill. Ces prix étaient considérés comme très raisonnables, du moins pour le Canada. On se rappelle que le Gouvernement, la Chambre et tout le pays voulaient que le Canada payât ses dépenses dans cette guerre.

M. COCKSHUTT: Les chiffres que vient de donner le ministre pour chaque exercice sont-ils un règlement final des comptes entre le Canada et le gouvernement anglais, jusqu'à la fin de chaque exercice? Par exemple, la somme mentionnée pour exercice 1915-1916 comprend-t-elle toutes les armes, les munitions et les fournitures données à nos troupes par le gouvernement impérial durant cet exercice?

[L'hon. sir Thomas White.]

L'hon. sir THOMAS WHITE: Ce prix de 6 shillings par jour et par homme devait comprendre tous les services que j'ai mentionnés. Cet arrangement est resté en vigueur jusqu'au 1er septembre 1917. Il devint alors évident que cette guerre ne ressemblait à aucune autre sous le rapport de la consommation des munitions d'artillerie. La Chambre n'a pas oublié les batailles de la Somme et les formidables combats d'artillerie des dernières années de la guerre. Quelque temps après le premier arrangement on constata que les prix étaient tout à fait insuffisants et le gouvernement impérial proposa de le porter à 9 shillings et 4 deniers par homme. Depuis ce deuxième arrangement, on s'est aperçu que les prix étaient encore insuffisants pour payer le prix des munitions et la situation actuelle est celle-ci: on procède à une espèce d'arbitrage entre le gouvernement impérial et le gouvernement canadien et aussi je crois les gouvernements des autres possessions britanniques d'outre-mer, pour déterminer ce que nous aurons à payer par homme et par tête. L'auditeur général, M. Sutherland, accompagné de comptables, est parti pour Londres où il représentera le Gouvernement à l'enquête qui sera faite.

L'hon. sir SAM HUGHES: Quels sont ces comptables?

L'hon sir THOMAS WHITE: Nous nous sommes adressés à MM. Price, Waterhouse & Cie. Cet item est très important et je veux qu'il soit bien entendu que dans les chiffres que j'ai donnés concernant le coût de la guerre jusqu'à cette date, il faut tenir compte de cet item encore indéterminé. Je ne puis pas dire à quel chiffre il s'élèvera, mais il n'y a aucun doute que la somme sera considérable.

M. LANCTOT: Elle excédera les 1,200 millions que le Canada a déjà dépensés.

L'hon. sir THOMAS WHITE: Pas du tout.

M. LANCTOT: Oui.

L'hon. sir THOMAS WHITE: En réponse à mon honorable ami et afin qu'il n'ait pas en l'idée que cette dépense additionnelle atteindra un chiffre aussi élevé que celui de notre dépense de guerre jusqu'à ce jour, mon assistant au ministère des Finances m'apprend que le ministre de la force expéditionnaire nous a prié d'inclure dans le budget une somme de $45,000,000 pour parer à cette augmentation qui datera du mois de septembre 1917.

L'hon. sir SAM HUGHES: Quoi qu'il arrive, il nous faudra la payer.

L'hon. sir THOMAS WHITE: Il nous faudra la payer; cela ne souffre aucun doute. Nous devrons la payer, si le Canada doit solder ses frais de participation à la guerre. Son intention a toujours été de supporter notre part entière du fardeau financier de notre effort militaire. Nous nous sommes presque tous placés sur ce terrain.

Quant à la dépense probable du prochain exercice ...

L'hon. sir SAM HUGHES: J'émets l'idée que, dans l'arbitrage en question, les représentants du Canada prennent soin de comparer le prix que nous paierons pour ces approvisionements au coût des articles vendus au gouvernement anglais, car il pourrait y avoir une différence.

L'hon. sir THOMAS WHITE: Je suis bien aise d'avoir sur ce sujet l'avis de mon honorable ami. Le major Sutherland, j'en suis sûr, sent l'importance de sa tâche. C'est un fonctionnaire fidèle, dévoué, qui sera aidé par des comptables habiles.

L'hon. sir SAM HUGHES Laissez-moi citer un cas qui me paraît analogue. Les camions que nous avons eus coûtent $1,800, tandis que le prix des camions anglais est de $5,400.

L'hon. sir SAM HUGHES: Avons-nous quelque part du principal, c'est-à-dire des munitions, des canons et des approvisionnements qui sont en France?

L'hon. sir THOMAS WHITE: Pas que je sache. A ce que je comprends, on nous débitera le coût des munitions que nous avons réellement employées.

L'hon. sir THOMAS WHITE: Je saisirai l'occasion d'appeler l'attention du major Sutherland sur les observations de mon honorable ami sur ce sujet.

Quant à la dépense probable de 1919-20, elle sera de ...

M. McKENZIE: Une remarque avant que le ministre passe à une autre aspect de la question. Dans ses calculs au sujet de la dépense de guerre, a-t-il pris pour point de départ le taux de six schellings par jour ou combien a-t-il alloué par jour pour chaque homme?

L'hon. sir THOMAS WHITE: La dépense au taux de six schellings par jour est comprise dans mes calculs et la dépense additionnelle qu'il faudra, après vérification, porter au compte du Canada, sera ajoutée au présent total. Voici la dépense probable du présent exercice, 1919-20:

Milice	$275,494,857
Autres ministères	21,201,757
	$296,696,614

Sur la dépense probable du ministère de la Milice, il faudra prendre $91,000,000, en chiffres ronds, pour les comptes d'Europe et $184,000,000 pour les comptes du Canada. Naturellement, la plus forte dépense au pays est causée par le retour des troupes. Les sommes que j'ai mentionnées se répartissent comme suit:

	Canada.	Outre-mer.	Total.
Soldes et allocations	$ 7,811,800	$13,000,000	$ 20,811,800
Gratifications pour service de guerre	92,680,000	.....	92,680,000
Soldes différées et balances dues	36,000,000	.....	36,000,000
Délégations de solde	11,520,000	.....	11,520,000
Allocations de séparation	5,580,000	2,000,000	7,580,000
Rations et logements	4,106,250	4,500,000	8,606,250
Vêtements et objets nécessaires	52,500	.....	52,500
Allocations pour armement	.....	300,000	300,000
Equipements	2,000	.....	2,000
Equipements et approvisionnements	654,500	2,000,000	2,654,500
Munitions	840,307	.....	840,307
Fourrage et étables (y compris l'équipement des chevaux en Europe)	400,000	200,000	600,000
Services d'ingénieurs	2,200,000	800,000	3,000,000
Employés civils	3,832,500	600,000	4,432,500
Transports et déplacements	17,000,000	6,500,000	23,500,000
Champs de manœuvre	15,000	.....	15,000
Divers	1,400,000	500,000	1,900,000
Entretien des troupes en France	.....	61,000,000	61,000,000
	$184,094,857	$91,400,000	$275,494,857

Je passe maintenant à l'état des frais de guerre des ministères autres que celui de la Milice. Le détail de ces frais de guerre est comme il suit:

Agriculture.	Dépenses estimative. 1919-1920.	
Appointements	$ 12,000	
Bétail sur pied	500,00	$ 512,000

Cette dépense est la conséquence des efforts du ministère de l'Agriculture tant pendant la durée de la guerre que pendant la période qui la suit immédiatement.

La somme inscrite à titre d'appointements est pour les remplaçants des employés auxquels on a permis de faire du service. L'item relatif au bétail vivant embrasse les déboursés que l'on projette de faire pour le mouvement des fourrages et du bétail dans les provinces de l'Ouest. Il est probable que la dépense de ce chef n'atteindra pas le chiffre ici indiqué. L'inscription de cet item est en conformité de la décision prise l'an dernier par suite de l'extrême rareté du fourrage en certains endroits. Agissant de concert avec les gouvernements provinciaux et les compagnies de chemin de fer, le ministère de l'Agriculture prend à ses frais le transport du bétail et des moutons du sud au nord de ces provinces, pour les objets du pâturage, ainsi que le transport des grains et fourrage depuis les régions où on le trouve jusque là où est le bétail.

Contrôle:

Appointements		$ 42,000
Frais de déplacement		1,000
Impressions et papeterie		2,000
		$ 45,000

Archives:

Exposition des trophées de guerre	$ 4,000	
Transport des marchandises, débours imprévus, appointements	7,500	
	$ 11,500	

Dans la note que j'ai sous les yeux il est dit:

Au cours des quelques derniers mois, il y a eu exposition des trophées de guerre à Winnipeg, Moosejaw, Calgary, Edmonton et Vancouver. Cet item est destiné au défrai des expositions à venir. Le second item comprend $2,500, soit ce qu'il en coûtera pour faire venir d'autres trophées et d'autres pièces pour les archives de la guerre; $1,500 pour l'achat de tableaux rares et précieux et de souvenirs historiques; $3,500 représentant les appointements, y compris ceux d'un membre de la commission des études de guerre, qui est chargé de recueillir des renseignements historiques se rattachant à la participation du Canada à la guerre.

Douanes:

Appointements et déboursés de l'inspecteur des métaux, fibres et autres matières	$ 10,000	
	$ 10,000	

Affaires extérieures:

Appointements, etc.	65,000	$ 50,000

Cet item embrasse les dépenses suivantes:

Appointements	$ 40,000
Frais de déplacement	5,000
Frais télégraphiques	12,250
Publications relatives à la guerre	1,000
Impressions	3,500

Ici, l'item relatif aux appointements se rapporte au service des passeports, où il y a beaucoup à faire, ce qui nécessite l'emploi d'un nombreux personnel. La délivrance des passeports produit un revenu mensuel d'environ $8,000.

[L'hon. sir Thomas White.]

M. McKENZIE: Comment vous y prenez-vous pour tirer un revenu?

L'hon. sir THOMAS WHITE: L'octroi des passeports se fait moyennant paiement d'un honoraire.

Secrétaire du Gouverneur général:

Aides aux écritures, etc.		$ 7,000

Cet item comprend $2,340 pour aides aux écritures et $4,660 pour le service télégraphique.

Affaires indiennes:

Appointements	$ 4,937.50	
Accroissement de la production	75,000.00	$ 79,937.50

Dans le but de favoriser l'accroissement de la production sur les terres inexploitées des Indiens des provinces de l'Ouest, le décret du conseil du 16 février 1918 autorisait l'avance d'une somme de $300,000 à être prélevée sur le budget de la guerre. 21,000 acres de terre neuve ont reçu un premier labour et sont prêts à être ensemencés au printemps. L'avance de $300,000 est presque entièrement épuisée, et l'on prévoit qu'il en sera besoin d'une autre de $75,000. On compte aussi que ce que l'on récoltera sur les terres ainsi préparées suffira amplement au remboursement des avances.

Au 31 mars 1919, la dépense était de	$266,170.66

Revenu de l'intérieur:

Appointements	1,100.00	1,100.00

Il s'agit ici des appointements d'un remplaçant à l'entrepôt d'alcool méthylique.

Immigration et Colonisation:

Appointements de remplaçants pour la durée de la guerre	$ 10,000	
Inspection et traitement de personnes ayant des soldats pour soutiens	15,000	
Transport des personnes ayant des soldats pour soutiens	3,000,000	3,025,000
Au 31 mars 1919, la dépense se chiffrait à		51,205.40

Intérieur:

Appointements	$ 69,100	

Cette somme sert à payer les remplaçants des employés absents pour cause de service militaire; il y a $52,070 pour le personnel du service intérieur d'Ottawa et $17,030 pour celui du service extérieur, hors d'Ottawa.

Justice:

Service d'internement	$ 765,500	
Police fédérale	1,800,000	
Division du service militaire	200,000	
Frais judiciaires, etc.	34,500	2,800,000
Au 31 mars 1919, on avait déboursé		$2,969,312.18

Travail:

Cherté de la vie, etc.	$ 75,000	75,000

Cette prévision est fondée sur la dépense des dix premiers mois de 1918; elle inclut $35,000 pour le service de la vie chère, $12,000 pour le directeur des service de charbon, et $10,000 pour gratifications de guerre à des employés de l'Etat.

Total des dépenses au 31 mars 1919	$64,755.72
Service naval	6,350,000

Ce chapitre comprend ce qui suit:

Les navires "Niobé" et "Rainbow"	$100,000	
Chantiers maritimes	75,000	

Réserve de la marine volontaire du Canada, division d'outre-mer.. 550,000
Gratifications pour service de guerre.. 975,000
Défense de l'Atlantique.. 225,000
Comptes en souffrance, recouvrables; déboursés pour le compte des gouvernements impériaux et alliés... 4,250,000
Total des dépenses au 3 mars 1919.. .. .. $11,139,979.60

Service des Postes:
Appointements.. 200,000
Ce montant était destiné à remunérer les remplaçants des employés en service militaire.

Travaux publics:
Construction etc., hôpitaux militaires.. $3,110,000
Loyers, locaux divers. 700,000
Expropriation pour le chantier maritime d'Halifax... 1,250,000
Diverses dépenses moindres.. 100,000
5,160,000
Total des dépenses au 31 mars 1919.. .. .. $8,687,820.39

Chemins de fer et Canaux:
Appointements.. 300,000
Ce montant fut surtout appliqué à rémunérer les remplaçants des employés des chemins de fer du Gouvernement en service.
Total des dépenses au 31 mars 1919.. .. .. $453,457.63

Commerce et industrie.. 2,241,000
Article principal: 2 millions en considération du marché pour fonte en gueuse et conclu avec les compagnies Midland Iron and Steel et Parry Sound Iron.
Total des dépenses au 31 mars 1919.. .. .. $656,206.11

Royale gendarmerie à cheval du Nord-Ouest:
Au sujet du service secret et de la loi du service militaire.. .. $142,500
L'augmentation est due à l'exécution, entre Port-Arthur et le littoral ouest, des travaux ressortissant auparavant à la police fédérale.

Assurances:
Appointements.. .. .. $1,520
Cet article pourvoit à rémunérer deux commis, l'un à $800, l'autre à $720.
Total des dépenses au 31 mars 1919.. .. .. $2,519.46

Finances.. .. .. $3,600
La diminution est due à la réduction du personnel, auparavant rémunéré à même les crédits de guerre.
Total des dépenses au 19 mars 1919.. .. .. $103,168.20

Conseil privé.. 85,000
Adjoints, etc.. .. .. $ 7,500
Reconstruction et développement. 10,000
Département de l'Information publique 108,960
$126,460
Le montant de $10,000 pour le développement couvre les appointements, les dépenses de voyage, la papeterie, les télégrammes, etc., requis par le comité de la Restauration et du Développement.
Le chapitre de l'Information publique comprend ce qui suit:

Appointements ordinaires des employés des bureaux.. .. $ 7,920
Frais de distribution.. 2,100
Pour le "Bulletin officiel canadien". 54,000
Pour le "Bulletin quotidien du Canada".. 9,480
Cet article prévoit que la publication sera discontinuée le 1er juillet 1919.
Bureau des références.. .. .. $ 6,840
Timbres d'économie et timbres d'épargne de guerre.. . 5,820
Divers: papier d'imprimerie, câblogrammes, cas imprévus, etc.. 22,800
Total des dépenses au 31 mars 1919.. .. .. $24,351.03

Les dépenses au chapitre de la Justice dépendront des conditions que nous devrons affronter durant l'année. On croit que le montant prévu ne sera pas excédé. Le montant accordé, l'an dernier, pour l'enregistrement des étrangers n'apparait pas, il va sans dire, à la prévision de cette année.

Nous avons là, en quelque détail, les dépenses de guerre du pays avec les prévisions, pour le prochain exercice, relatives à la guerre, au licenciement des troupes et aux moyens de faire face aux conséquences de la guerre.

Le total des divers articles que j'ai mentionnés au comité, est un peu en-dessous de 300 millions. Je ferai remarquer au comité que l'on demande 350 millions. A l'heure actuelle, le Trésor a un montant considérable de fonds disponibles. Le surplus des 296 millions (total des chiffres que j'ai cités), fourni par ce crédit, sera destiné à l'approvisionnement des fonds nécessaires à l'Etat pour la subvention de son commerce d'exportation. C'est une question que je serai heureux de traiter au moment propice, lors de l'étude des prévisions budgétaires ou des séances en comité, après que ce projet de loi aura été lu une 2e fois. Qu'il me suffise de dire ceci. De même que durant les trois dernières années, l'Etat fut obligé de fournir des crédits monétaires en Canada en vue de l'achat, par les Alliés, de denrées alimentaires et de produits manufacturiers : ainsi pour une longue période après la guerre, dont je ne connais pas l'étendue, tant que durera, du moins, le fort déclin du change international des pays européens, le Canada devra continuer de fournir des crédits monétaires aux acheteurs de la plupart de nos denrées alimentaires et produits manufacturiers. C'est là un résultat

direct de la guerre. Les Etats-Unis durent agir ainsi, et sur une bien plus grande échelle. Les méthodes commerciales et financières ordinaires, par suite du mécanisme des crédits et du change internationaux, ont été désengrenées par la guerre et ne sont plus efficaces au maintien de notre commerce extérieur.

L'hon. M. LEMIEUX: Comment ce système fonctionne-t-il en pratique?

L'hon. sir THOMAS WHITE: Voici comment il fonctionne. Avant la guerre, le froment, la farine et les autres denrées alimentaires canadiennes, ainsi que les produits manufacturés qui étaient exportés, étaient vendus de la manière ordinaire. Le vendeur, au Canada, tirait sur le consignataire étranger au moyen d'une lettre de change qu'il remettait à sa banque, avec le connaissement et les autres documents. La banque pouvait les envoyer à Londres et les vendre là-bas, ou bien à New-York, qui est le centre de change pour le continent américain. Il n'était pas question d'aide du Gouvernement, parce que les créances étaient prises par les établissements financiers et étaient ordinairement négociées à New-York, puis l'argent revenait ici en faisant traite sur New-York.

Etant donnée la baisse dans le change international entre l'Europe et l'Amérique, il n'y a pas eu, depuis deux ans, un marché de change libre à New-York, quoiqu'il parût y en avoir un. Le fait est que depuis ce temps-là jusque récemment, le gouvernement impérial a été obligé de pourvoir au maintien du change de la livre sterling par des moyens artificiels. On le "montait", pour employer une expression financière, à $4.76; mais on ne se rendait pas compte, au Canada, et je ne pense pas que l'on se rende compte encore, aujourd'hui, que les lettres de change tirées par des Canadiens pour des marchandises expédiées à l'étranger, n'étaient pas vendues sur un marché libre comme auparavant. Le gouvernement impérial a été obligé de déposer des sommes énormes,—un milliard en 1916—en dollars à New-York, pour maintenir le change de la livre sterling à $4.76. C'est une des raisons pour lesquelles la Grande-Bretagne et le continent européen ont imposé des restrictions sur les importations, parce que non seulement il n'y avait pas suffisamment de navires, mais parce qu'il leur fallait diminuer autant que possible la somme qu'elles devaient verser de ce côté-ci de l'océan pour maintenir le change de la livre sterling. Par conséquent, depuis deux ans, presque tous les achats de la Grande-Bretagne et de ses alliés d'Europe ont été faits par une commission internationale. Par exemple, la "Wheat Export Company", qui est l'acheteur du gouvernement impérial au Canada, a seule acheté le froment et la farine. Je ne fais que donner un exemple. Les marchands de grains ne pouvaient pas vendre leurs produits comme ils le faisaient avant la guerre, ni tirer sur les acheteurs en négociant des lettres de change avec leurs banques. Autrement dit, la situation du change, pas très connue du public, car c'est une chose compliquée, a été cause, en grande partie, des restrictions imposées par la Grande-Bretagne et les autres pays d'Europe relativement aux importations. L'idée était de limiter les importations en Europe aux produits nécessaires, parce qu'il fallait verser de l'argent à New-York pour maintenir le change de la livre sterling à $4.76. Plusieurs de ces restrictions sont encore en vigueur. Ce que j'ai dit s'applique encore, aujourd'hui, au blé et à la farine. Encore dernièrement, il en était de même du lard fumé, qui est maintenant à un marché libre; mais la restriction s'applique, aujourd'hui encore, à la viande de bœuf. Quoique la Grande-Bretagne ait à sa disposition des ressources illimitées en livres sterling, elle ne peut pas payer avec cette unité de monnaie pour les achats faits de ce côté-ci de l'océan; il faut qu'elle paye en dollars aux Etats-Unis comme au Canada. Vu la situation du change depuis deux ans, la Grande-Bretagne n'a pas été en état de pouvoir payer en dollars en Amérique, comme elle pouvait le faire en temps normal. Le résultat est que la Grande-Bretagne n'aurait pas pu faire ses achats en Amérique, si elle n'avait pas réussi à établir un crédit en dollars en empruntant du marché américain ou du gouvernement des Etats-Unis ou du gouvernement du Canada. Quant aux producteurs, cultivateurs et industriels, ils ne savent pas, et je suppose qu'ils ne tiennent pas à savoir d'où provient l'argent, du moment qu'ils sont payés comme de coutume. Mais ce n'est qu'en établissant des crédits au Canada pour la Grande-Bretagne et les autres Etats européens, que l'on peut leur permettre d'acheter nos denrées et nos produits de manufactures—je ne dirai pas tout, mais une grande partie. Il est excessivement important pour le Canada de participer dans la plus grande mesure au commerce d'exportation. Nous nous sommes considérablement endettés, durant la guerre, et cette dette ne peut être acquittée, intérêt et capital en amortissement, que si le Canada

augmente l'exportation de ses produits agricoles et manufacturés.

Une nation ressemble beaucoup à un individu. Ce dernier ne peut acquitter ses dettes qu'en produisant plus qu'il ne consomme; il en est de même pour une nation.

La nation ne peut réduire sa dette publique et faire face à l'obligation résultant de l'intérêt à servir sur sa dette qu'en maintenant le chiffre de sa production au-dessous de celui de sa consommation, quitte à écouler à l'extérieur l'excédent de sa production. J'espère que je ne fatigue pas l'attention du comité: je réponds à la question qu'on m'a posée.

L'hon. M. LEMIEUX: Si je ne me trompe, le premier ministre dit que nous avons ouvert des crédits à la Grande-Bretagne, et que nous aurons une créance à présenter, à titre de compensation, lors du règlement de compte définitif. Mon honorable ami a-t-il quelque idée de ce compte compensateur?

L'hon. sir THOMAS WHITE: D'après notre comptabilité à ce jour, et abstraction faite des sommes supplémentaires qu'il nous faudra verser pour les munitions, la dette de la Grande-Bretagne envers le Canada est d'environ 200 millions de dollars. Voyons comment la chose s'est réalisée.

Nous avions notre force expéditionnaire canadienne d'outre-mer en Grande-Bretagne et sur le continent et nous avons emprunté mensuellement de la Grande-Bretagne les sommes nécessaires pour le paiement de nos dépenses en Grande-Bretagne ainsi que pour la liquidation des frais d'entretien de nos troupes, en France. D'autre part, la Grande-Bretagne dépensait au Canada tant pour elle-même que pour ses alliés d'immenses sommes affectées à l'achat de blé, de farine, et autres denrées alimentaires, d'aéroplanes et de munitions, et presque dès le début de la guerre, le Canada a avancé à la Grande-Bretagne l'argent dont elle avait besoin pour ces objets. Ces avances sont donc une compensation des avances que la Grande-Bretagne nous a faites à Londres; mais en outre je le répète, il y a un solde de près de 200 millions en faveur du Canada. Quant à savoir dans quelle mesure ce solde de 200 millions sera réduit par la somme portée à notre charge pour les fortes dépenses imprévues se rattachant aux munitions que la Grande-Bretagne nous a fournies en France et en Belgique, depuis le 1er septembre 1917, c'est ce que je ne saurais dire et jusqu'à plus ample informé, nous ne saurions donner de précisions sur le chiffre de la dette contractée envers le Canada par la Grande-Bretagne. Jusqu'ici il a été question de ce que la Grande-Bretagne doit au Canada; mais en outre, le comité le sait sans doute, les banques canadiennes ont aussi généreusement prêté leur concours financier au gouvernement impérial en lui faisant des avances pour achats de grain et autres produits canadiens, depuis trois ans, Ces emprunts effectués par le gouvernement impérial chez nos banques, viennent à échéance dans une année de la date du prêt et ils ont été renouvelés périodiquement pendant la guerre.

A cet égard, je tiens à souligner ici un détail qu'il nous importe de retenir: c'est qu'après la guerre, le Canada bénéficiera notablement de l'existence de cette dette contractée en Europe envers notre Gouvernement et nos banques. Ce sera là un précieux élément dans la situation de notre change; car lorsque le cours de la livre sterling redeviendra normal nous pourrons faire rentrer ces fonds en tirant sur Londres, ce qui tendra à fortifier et à stabiliser notre propre change.

M. DAVIDSON: Avons-nous un compte ouvert avec la France ou l'Italie?

L'hon. sir THOMAS WHITE: Je suis bien aise que mon honorable ami ait posé la question, car cela montre que je n'abuse point des instants de cette Chambre. A la fin des hostilités, nous avons compris que le monde allait se trouver en présence d'une situation industrielle et commerciale des plus graves. Eu égard aux restrictions des importations dans les pays européens et par suite de la désagrégation résultant de la guerre, nous avons jugé utile d'offrir des crédits non seulement à la Grande-Bretagne mais encore à d'autres pays européens, afin de leur fournir des fonds pour les achats qu'ils pourraient faire au Canada, à la conclusion de l'armistice, nous n'avons pas tarder à appeler l'attention du gouvernement français sur la question. Des négociations ont été engagées, car nous aurions été infiniment heureux de pouvoir faire des avances, sous forme de crédits canadiens, à notre grande alliée, la France. Jusqu'ici le gouvernement français n'a pas jugé qu'il eut besoin de crédits au Canada; seulement l'offre tient toujours et les négociations se poursuivent à Paris. Il y a des semaines et même des mois, j'ai informé par câblogramme M. Lloyd Harris et le premier ministre, que nous serions bienheureux d'ouvrir à la France un important crédit de 25 millions à 50 millions ou toute autre somme d'un chiffre plus élevé dont elle aurait be-

soin. Puis nous rappelant que la Belgique sentirait le besoin de faire d'importants achats sur ce continent, nous engageâmes des négociations avec ce pays et il en est résulté que l'ouverture d'un crédit de 25 millions a été stipulée dans le but de permettre au gouvernement belge d'acheter des marchandises et des produits du Canada. Un arrangement a aussi été conclu avec le gouvernement de la Roumanie pour un crédit de 25 millions.

M. CAHILL: Par décret en conseil.

L'hon. sir THOMAS WHITE: Autorisé par décret en conseil. Il y a aussi un crédit de 25 millions ouvert pour la Grèce.

Je dois dire que nous avons examiné très sérieusement avec le gouvernement anglais et le trésor impérial la question des garanties et l'avantage de faire ces avances en question et nous sommes persuadés que nous serons autorisés à les faire.

L'hon. M. LEMIEUX: Ces crédits sont-ils désignés spécialement pour certaines catégories de marchandises?

L'hon. sir THOMAS WHITE: Ils ne sont pas indiqués pour des marchandises spéciales, mais voici la situation: l'Angleterre achète le blé et la farine et nous fournissons les crédits pour ces achats. Nous accordons aussi des crédits à l'Angleterre pour l'acquisition de bœuf; quant aux pays européens—je parle seulement de mémoire—un cinquième sera employé à l'achat de produits agricoles, un cinquième pour les matières premières, et trois cinquièmes pour des produits manufacturés. C'est-à-dire que ce que ces pays auront besoin d'acheter au Canada ils l'achèteront par l'intermédiaire de la mission commerciale canadienne ou par l'entremise de leurs propres missions ou par des maisons ou des compagnies qu'ils pourront employer à cette intention.

L'hon. M. LEMIEUX: Le Gouvernement a-t-il quelque chose à voir dans le choix des maisons employées?

L'hon. sir THOMAS WHITE: Si les achats se font par l'entremise de la commission du commerce canadien qui siège ici, elle est en relation suivie avec tous les manufacturiers des marchandises en question. La commission a des rapports avec les représentants des différentes sections des manufacturiers canadiens et des producteurs agricoles et elle a pour objet de donner à chacun la facilité de soumissionner. Je puis le montrer très clairement à mon honorable ami par la correspondance.

[L'hon. sir Thomas White.]

M. PEDLOW: Je sais que notre représentant M. Lloyd Harris et ses collègues, qui sont en Europe pour le moment, ont été chargés par le Gouvernement de chercher des affaires pour les manufacturiers canadiens. Je sais aussi qu'il y a un agent indépendant qui s'occupe de recueillir des commandes en Europe et de les distribuer au Canada à l'heure actuelle. Je crois que le nom de cet agent est M. Yapp.

L'hon. sir THOMAS WHITE: Qui représente-t-il?

M. PEDLOW: Je crois qu'il représente l'industrie des laines et il obtient en ce moment des commandes en Europe. Il s'entend avec les manufacturiers de laine au sujet de la distribution de ces commandes. Je sais également que les manufacturiers de laine ont eu il n'y a pas longtemps une réunion à Toronto et de concert avec un des directeurs ou un des hommes influents de la commission commerciale, ils ont divisé ces commandes. Elles ont été divisées avec l'entente qu'elles seraient ensuite confirmées par le Gouvernement. Voici la question que je veux poser: Ces commandes ont-elles été confirmées par le Gouvernement et dans l'affirmative, de quelle manière? Ont-elles été confirmées par arrêté ministériel?

L'hon. sir THOMAS WHITE: Je suis sûr qu'elles n'ont pas été confirmées par arrêté ministériel. La mission commerciale en Angleterre a encouragé et obtenu sur le continent du commerce pour le Canada et nous avons fortement insisté après des manufacturiers et des producteurs canadiens pour qu'ils envoient des représentants de l'autre côté, au lieu de laisser entièrement l'initiative au Gouvernement et d'utiliser les facilités que nous avons donné par notre mission en Angleterre et de développer leurs affaires. Le Gouvernement fédéral est en rapport avec les gouvernements seulement, les gouvernements d'Angleterre, de Belgique, de Roumanie et de Grèce et si nous accordons un crédit à la France, avec le gouvernement français. Le gouvernement belge enverra, disons, une commission ici ou fera des opérations par l'entremise de quelque compagnie établie ou maison, pour l'achat de marchandises au Canada. C'est à lui de choisir. Il dit au Gouvernement fédéral: Si nous achetons pour 25 millions au Canada, voulez-vous nous prêter l'argent. Nous disons: Oui, nous vous prêterons l'argent. Par suite des conditions qui existent en Europe, il n'est pas possible d'exécuter l'opération suivant la méthode habituelle usitée avant la guerre. En d'au-

tres termes, le Canada ne peut pas faire de commerce si nous ne fournissons pas le crédit. Je ne suis pas au courant de l'opération dont parle mon honorable ami (M. Pedlow), mais si un représentant des manufactures de laine au Canada a obtenu une commande d'un gouvernement étranger, disons le gouvernement roumain, cela rentrerait parfaitement dans l'ordre de choses que nous avons en vue. Le gouvernement roumain pourrait parfaitement placer cette commande comme il lui conviendrait le mieux, soit par l'entremise d'une commission qu'il nommerait, soit en demandant à la commission canadienne du commerce à Ottawa de placer cette commande en son nom. En plaçant les commandes, notre commission doit tenir compte des divers manufacturiers. Elle a ses devis et elle doit acheter au plus grand avantage et conformément au type exigé par le gouvernement roumain. Le prix doit être juste et raisonnable et le prix de l'achat sera réglé par une avance du gouvernement roumain faite par l'entreprise de nos banques qui paieront les marchandises fournies.

M. PEDLOW: Quelles sont les fonctions de M. Lloyd Harris relativement à des entreprises de cette nature?

L'hon. sir THOMAS WHITE: Le devoir incombe à M. Lloyd Harris d'aider les représentants des producteurs canadiens à obtenir des commandes en Angleterre ou sur le continent. Il est possible d'obtenir certaines commandes sans recourir au crédit du Gouvernement canadien. Il peut se faire que le devoir de M. Harris consiste à ouvrir des négociations avec des gouvernements étrangers et, dans ce cas, je suis convaincu qu'il aura l'assistance du premier ministre et du ministre du Commerce et de l'Industrie (sir George Foster) aux fins de leur offrir un crédit pour l'achat de marchandises canadiennes. Bien que ce genre d'affaires sorte de l'ordinaire . . .

M. CAHILL: Beaucoup de l'ordinaire.

L'hon. sir THOMAS WHITE: . . . c'est-à-dire en temps de paix—c'est précisément là ce que nous avons fait pendant toute la durée de la guerre. Nous avons dû ouvrir un crédit au gouvernement impérial en Canada, afin d'obtenir un débouché pour nos produits. Afin que le Parlement se rende compte de l'importance des sommes que nous avons avancées à la Grande-Bretagne, pendant la guerre, sommes qui font bien plus que compenser, comme je l'ai déjà expliqué, les avances que le gouvernement impérial a faites au Canada pour l'entretien et l'équipement de nos troupes en Angleterre et sur le continent, je désire insérer dans les colonnes des "Débats" quelques chiffres montrant de quelle façon ces crédits accordés à la Grande-Bretagne ont été dépensés au pays.

M. JACOBS: Dois-je comprendre que le Gouvernement engage le crédit du Canada afin de permettre à certains manufacturiers en particulier d'exporter leurs marchandises à l'étranger?

L'hon. sir THOMAS WHITE: La question ne se pose pas tout à fait ainsi: Le Gouvernement fédéral ouvre des crédits aux gouvernements étrangers afin d'encourager et d'augmenter les exportations canadiennes. J'aurais lieu d'être inquiet sur la situation du pays au cours de la période d'après-guerre, si le Gouvernement n'avait pas le courage et les ressources nécessaires pour ouvrir des crédits aux pays étrangers afin de leur permettre d'acheter nos produits agricoles et ouvrés. A mon avis—et je suis prêt à discuter ce point—de tous les pays belligérants, sauf les Etats-Unis, peut-être, le Canada est encore celui qui est en meilleure posture à l'heure qu'il est. Je suis d'avis que cette situation est due non seulement aux immenses ressources naturelles dont nous disposons et à l'énorme capacité de production de notre pays, mais aussi au fait que le Gouvernement a pris les mesures nécessaires pour assurer la continuation et l'expansion de notre commerce d'exportation.

M. JACOBS: En d'autres termes, le Canada est en mesure de faire concurrence au monde entier?

L'hon. sir THOMAS WHITE: Le Canada est en mesure de faire concurrence au monde entier, pourvu que notre population jouisse des facilités financières voulues. Mais supposons que le Gouvernement fédéral ait dit: Nous n'avons pas d'argent pour ouvrir des crédits aux pays étrangers en Canada. Qu'est-ce qui serait arrivé? Le Canada n'aurait pas été en mesure d'exporter sur les marchés européens son blé, sa farine, son bœuf, ses produits de manufactures et son saumon, de sorte que notre commerce d'exportation serait tombé pour ainsi dire à rien du tout.

L'hon. M. LEMIEUX: Le Gouvernement est-il d'avis qu'il devrait restreindre l'exportation du beurre en ce moment?

L'hon. sir THOMAS WHITE: Mon honorable ami sait qu'il soulève-là une question très importante. A la fin de la guerre, si le Gouvernement fédéral avait adopté de propos délibéré l'attitude de: "Plus de crédits pour le commerce d'exportation", j'aurais refusé de continuer à remplir les fonctions de ministre des Finances du Canada.

M. CAHILL: Dans le cas où la Roumanie ne serait pas en mesure de faire honneur à ses engagements, je le demande au ministre, est-ce que le Canada ne serait pas obligé d'assumer ses obligations? Ce ne sont assurément pas les manufacturiers qui le feraient?

L'hon. sir THOMAS WHITE: Je ne prévois pas qu'une pareille éventualité puisse se produire.

M. CAHILL: C'est à prévoir toutefois du moment que vous faites crédit à un pays étranger.

L'hon. sir THOMAS WHITE: Si je prévoyais une pareille éventualité, je refuserais d'accorder du crédit. Nous avons pris des renseignements à ce sujet et nous sommes convaincus que la Roumanie est en mesure de faire honneur à ses obligations internationales, puisque nous lui avons avancé des fonds.

M. JACOBS: Est-il à la connaissance du ministre qu'un bon nombre de compagnies commerciales ont été formées aux Etats-Unis pour exploiter ce genre d'affaires et sans avoir recours à l'assistance du gouvernement américain?

L'hon. sir THOMAS WHITE: On a signalé à mon attention la formation de certaines associations commerciales aux Etats-Unis, qui est un pays bien différent du Canada au point de vue financier. Si mon honorable ami formait au Canada à l'heure qu'il est une vingtaine de sociétés commerciales, qui s'occuperaient exclusivement de l'exportation de la récolte du blé de l'Ouest de l'année dernière—c'est-à-dire le surplus de la récolte de l'Ouest destiné à l'exportation—je n'hésite pas à dire que cette entreprise n'irait pas très loin.

Je vais maintenant, avec votre permission, faire consigner au compte rendu des débats un tableau de nos ventes à crédit à l'extérieur, et je voudrais faire bien comprendre au comité ce que ce crédit a valu au commerce et aux industries du Canada. J'ai expliqué à la Chambre que nous avions fait à la Grande-Bretagne des emprunts pour le maintien et l'entretien de nos troupes en France ou ailleurs sur le continent, et que nous avions ouvert un crédit à la Grande-Bretagne pour l'achat, pendant la guerre, de produits agricoles ou industriels au Canada pour elle-même et pour ses alliés. J'ai expliqué, en outre, que d'après nos comptes et sous réserve du règlement des frais d'entretien de nos troupes au front, la balance est de 200 millions en faveur du Canada. Le tableau dont je vais maintenant faire la lecture fera comprendre au comité dans quelle large mesure ces avances de fonds ont contribué à l'acoissement du commerce de ce pays et, par suite, à sa prospérité. Voici maintenant quels sont ces chiffres:

Etat des avances effectuées entre le Gouvernement du Canada et la Grande-Bretagne depuis la déclaration de la guerre, inscrites dans les livres du ministère des Finances à la date du 31 mars 1919.

Avance du Canada à la Grande-Bretagne:		
Ministère de l'Agriculture (foin, avoine, etc.)		$ 15,342,398 65
Céréales		68,500,000 00
Commission de la laiterie		34,748,119 62
Compte spécial du ministère des Finances		19,466 66
Denrées alimentaires		17,500,000 00
Ministère de la Marine (réquisition de navires)		801,853 27
Ministère de la Milice		135,572 45
Commission des munitions		315,207,458 20
Allocation d'absence aux ouvriers en munitions		43,747 09
Compte de l'intérêt		5,500,000 00
Ministère des Affaires navales constructions maritimes)		2,273,594 47
Ministère des Chemins de fer et des Canaux (compte des rails)		4,331,416 13
Service royal de l'aviation		1,863,269 79
Annexe à la monnaie		39,369 52
Compte des vêtements à la Russie		977,954 59
Saumon en conserve		8,467,144 85
Expédition de Sibérie		271,285 81
Ministère du Commerce et de l'Industrie (fourniture du papier)		7,492 70
		$476,030,143 80
Moins:		
Ministère de la Milice (vente d'immeubles de l'Etat à Halifax)	$ 209,985 00	
Ministère de l'Agriculture (compte de la graine de lin)	100,000 00	
Ministère des Finances (remise de New-York	30,581,250 00	
Compte spécial d'or ou argent en lingot	13,063 12	
		$30,904,298 12
		$445,125,845 68

Avances du gouvernement britannique au Canada:		
Prêt temporaire, Londres	$187,366,666 65	
Prêt temporaire, février et mars non encore inscrits	26,766,666 66	
		$214,133,333 31
Balance en faveur du Canada..		$230,992,512 37

N.B.—Somme de £80,679,204 19s. 7d., ou $392,638,797.39, défalquée des avances à la Grande-Bretagne contre celles reçues de l'Angleterre à Londres selon un accord du 29 juin et du 15 novembre 1918.

Prenons, par exemple, le fromage. Dans l'été de 1917, on me fit savoir que l'excédent des fromages canadiens, jusque-là vendu en Angleterre où il jouissait hautement de la faveur publique, ne pourrait être acheté si le Gouvernement du Canada ne trouvait les fonds nécessaires. Nous avons trouvé 40 millions pour du fromage.

Un DEPUTE: Pour la Grande-Bretagne?

L'hon. sir THOMAS WHITE: Oui, pour la Grande-Bretagne; c'est à elle que nous avons avancé cette somme pour du fromage. Ensuite, comme je l'ai montré, nous avons fait des avances pour l'achat de tout le saumon en conserve de la Colombie-Anglaise. Nous avons fait en outre d'énormes avances à la commission des munitions, non pas seulement pour des munitions, mais pour lui permettre de réaliser son vaste programme de constructions maritimes et d'aéroplanes dans tout le Canada. Nous avons aussi fait crédit pour l'achat d'autres denrées alimentaires et, aujourd'hui, je suis en train de conclure des arrangements en vue d'une avance à effectuer pour l'achat de l'excédent exportable de nos blés et de nos farines. Mon honorable ami a demandé si c'était à la Grande-Bretagne que nous faisions ces avances, et je lui ai répondu que oui; mais il doit comprendre que, si le Canada tient à s'engager dans un commerce international, il devra faire ce qu'il fait aux Etats-Unis, quoique naturellement sur une échelle moindre, c'est-à-dire qu'il devra vendre à terme à d'autres pays qui désireraient acheter des marchandises au Canada.

Mon honorable ami a demandé si le crédit a lieu surtout pour les manufacturiers, et je lui répondrai qu'il ne s'agit pas seulement de la vente des blés et denrées alimentaires des cultivateurs, mais encore des produits de tout genre qui sortent de nos manufactures. S'il fallait que toutes nos fabriques restent oisives au Canada dans le moment faute de crédit, qu'adviendrait-il de ceux qui comptent sur ces fabriques pour un travail qui leur assure l'existence? Il ne s'agit pas seulement d'obtenir des commandes à nos manufacturiers, mais de les mettre en état de maintenir à l'ouvrage leurs employés et de prévenir le chômage dans le pays.

M. JACOBS: Je ferai remarquer à l'honorable ministre que nous envoyons les produits agricoles en Angleterre et ne pouvons espérer vendre les produits manufacturés qu'à la Roumanie, à la Serbie, à la Tchéco-Slovaquie et aux autres pays que la conférence de Paris est maintenant à établir.

L'hon. sir THOMAS WHITE: Prenons pour admis qu'il en est ainsi. Le Canada est à un moment des plus critiques de son histoire et de l'histoire universelle. Le Gouvernement était à même de prendre l'une ou l'autre de deux attitudes; il pouvait dire, par exemple: "Maintenant que la guerre est finie, nous allons accorder des crédits que pour assurer la vente de nos denrées alimentaires, mais nous n'en fournirons pas pour assurer la vente de nos produits manufacturés". Cependant, s'il est un danger qu'un pays doive éviter, surtout à la fin d'une longue guerre comme celle-ci, c'est celui du chômage. Nous ne voulons pas de chômage dans ce pays, nous voulons que les usines soient en activité, que les ouvriers aient de l'ouvrage. Si le Gouvernement n'avait pas pris les mesures qu'il a prises pour alimenter les usines et les maintenir en activité, l'on chanterait aujourd'hui une toute autre chanson. Je le répète, grâce à l'action du Gouvernement, le Canada est dans une situation plus favorable que tout autre pays du monde. Il est évident, toutefois, que le Canada, comme les Etats-Unis, doit fournir des crédits aux pays étrangers pour leur permettre d'acheter ses produits d'ici à quelque temps, c'est-à-dire jusqu'à ce que le trafic entre l'Europe et l'Amérique ait repris son cours normal.

M. JACOBS: Sans égard aux garanties? Ce que je veux faire comprendre, c'est que nous engageons le crédit du Canada par rapport à des pays qui, pour dire le moins, ne sont pas actuellement dans une bien bonne situation financière. Si le Canada cherche maintenant à se créer une clientèle, que ce soit avec les pays ravagés depuis quatre ou cinq ans, réduits pour ainsi dire à la banqueroute, et menacés de tous côtés par le bolchévisme et tout ce qu'il implique?

L'hon. sir THOMAS WHITE: J'espère que l'univers va cesser d'être en état de guerre et que d'ici à quelques semaines on nous aura donné une paix durable. S'il devait en être autrement, je désespérerais presque de l'avenir. Les cinq grandes puissances qui ont gagné cette guerre vont signer un traité de paix, et dès lors, l'état de choses qui règne en Europe disparaîtra.

M. JACOBS: Mais l'état de choses qui règne en Canada va-t-il subsister? Le chômage va-t-il continuer?

L'hon. sir THOMAS WHITE: Je vais répéter à mon honorable ami ce que je viens de dire, à savoir que de tous les pays du monde qui ont pris part à cette guerre le Canada est celui qui se trouve dans la situation la plus favorable; les ouvriers y ont de l'emploi et la prospérité y règne.

M. JACOBS: Alors, pourquoi chercher à faire du commerce avec des pays insolvables?

L'hon. sir THOMAS WHITE: La réponse à cette objection est bien facile: Si le Gouvernement fédéral n'avait pas eu l'idée et le courage de mettre des crédits à la disposition des acheteurs il y aurait aujourd'hui en Canada beaucoup plus de sans-travail qu'il n'y en a.

M. JACOBS: Depuis que le Gouvernement est entré en négociations avec ces pays-là, leur avons-nous envoyé pour un seul dollar valant de marchandises?

L'hon. sir THOMAS WHITE: Des marchandises, nous sommes à en manufacturer. S'il est une ressource qu'un pays ne doit pas perdre, c'est la confiance. Nous l'avons eue durant la guerre et nous l'avons gardée depuis. En établissant une commission de commerce d'outre-mer et en soldant les achats faits par la Grande Bretagne dans ce pays, le Gouvernement a créé la différence qu'il y a entre la situation telle que nous la voyons aujourd'hui et telle qu'elle eût été sans son initiative, et je dois dire qu'elle eût été bien peu rassurante. La période où nous sommes entrés depuis la fin de la guerre est difficile; il faut au Gouvernement du courage et des ressources, pour faire face à la situation présente, et si ces deux éléments venaient à lui manquer, le peuple se trouverait en bien mauvaise posture.

M. JACOBS: Il est entendu qu'il faut du courage.

L'hon. sir THOMAS WHITE: Oui, mais le courage est chose rare.

M. CAHILL: A quoi pensait donc le Gouvernement quand il a demandé à la Chambre, il y a quelques jours, un crédit pour combler un déficit de 100 millions, puisqu'il est en état de prêter de l'argent à tous les pays plus ou moins insolvables qu'il y a dans le monde?

L'hon. sir THOMAS WHITE: Nous avons un déficit parce que l'année dernière était une année de guerre, et nous en aurons un autre, cette année, parce que c'est encore, en quelque sorte, une année de guerre.

Si l'honorable député veut que l'exercice financier se solde par un déficit pendant plusieurs années encore, il n'a qu'à prendre des mesures...

M. CAHILL: De précaution.

L'hon. sir THOMAS WHITE: ... propres à retarder l'expansion de notre commerce international. Mais s'il veut que le Canada fasse honneur à ses obligations et réduise la dette nationale, ce qu'il a de mieux à faire, c'est d'adopter une politique qui nous permette d'ouvrir des crédits à l'étranger pour vendre nos produits dans ces pays à des conditions avantageuses. Notre succès repose sur une augmentation de production et sur des marchés pour l'écoulement de nos produits; ces marchés nous ne les aurons pas dans les conditions actuelles, si nous n'ouvrons pas de crédits à ces pays.

J'admets que l'on puisse différer d'opinion sur la nécessité ou l'opportunité d'un crédit en particulier; ceci est une question que le Gouvernement aura à décider après s'être renseigné auprès de qui de droit. Mais quant à la question générale d'ouvrir des crédits cette année pour assurer la vente de nos produits agricoles et industriels, je ne crois pas qu'elle soit discutable, car notre commerce ne pourra pas se maintenir autrement.

M. CAHILL: Qu'arrivera-t-il l'an prochain?

L'hon. sir THOMAS WHITE: Nous verrons. L'an dernier, nous n'avions pas de marchés ouverts pour le bacon et cette année nous en avons un. Les producteurs de bacon peuvent envoyer leurs produits à l'étranger et vendre leurs lettres de change, comme avant la guerre. Mais il n'en est pas ainsi pour le blé, la farine et plusieurs autres articles qui ne peuvent être achetés que par les gouvernements, au moyen de crédits que nous leur ouvrirons. Si le Gouvernement canadien décidait aujourd'hui de ne plus ouvrir de crédits aux gouvernements étrangers pour l'achat de notre blé,

de notre farine, de notre fromage et les autres produits de nos fabriques, il se produirait une panique au Canada.

M. CAHILL: Nos opérations avec l'Angleterre durant la guerre ressemblaient beaucoup à ce que faisait mon honorable ami quand il était enfant: il portait un panier d'œufs au marché et en rapportait du thé. Nous faisions des échanges; nous fournissions certaines choses à l'Angleterre et elle nous en fournissait d'autres, mais je ne conçois pas qu'un homme dans son bon sens puisse s'imaginer que le Canada est en mesure de faire des avances aux pays étrangers pour procurer un marché artificiel à nos industriels. Jamais une nation n'est devenue exportatrice d'articles fabriqués sans avoir été au préalable importatrice de denrées alimentaires. La Grande-Bretagne est la plus grande exportatrice du monde, mais elle est aussi la plus grande importatrice de denrées alimentaires; il en est de même de l'Allemagne...

M. DAVIDSON: Monsieur le président, je crois que la Chambre aimerait à entendre la suite des remarques de l'honorable ministre des Finances.

L'hon. sir THOMAS WHITE: Je n'ai pas voulu interrompre mon honorable ami parce que j'ai occupé seul presque tout le temps du comité, cet après-midi. Je ne comprends pas le raisonnement de l'honorable député quand il dit qu'il nous faut devenir importateurs de denrées alimentaires si nous voulons exporter des produits fabriqués. S'il consulte les rapports des années qui ont précédé la guerre, il verra que nous exportions des produits agricoles et des produits industriels bien que les produits agricoles fussent exportés en beaucoup plus grande quantité. S'il consulte les rapports des années de guerre, il remarquera une formidable augmentation dans l'exportation de nos produits fabriqués qui ont consisté surtout en munitions. Le Canada a fait preuve d'une remarquable aptitude pour la fabrication des munitions et des autres articles de guerre.

Si, à la fin de la guerre, toutes les fabriques de munitions avaient été fermées, qu'aurait-on fait des deux cent mille ouvriers engagés dans ces industries? Il s'agissait de substituer d'autres industries à celle de la fabrication des articles de guerre.

Nous devons nous efforcer de trouver des marchés étrangers pour nos produits agricoles et nos produits industriels, sans quoi, non seulement nos cultivateurs et nos manufacturiers, mais aussi nos ouvriers et nos commerçants en souffriront; tout le pays se ressentira de la crise. Plus tôt le Canada et les autres pays reviendront aux conditions normales dans leurs opérations commerciales et financières, le mieux ce sera. Je ne désire pas avancer un seul dollar pour faciliter l'achat des produits canadiens et si je demande au Parlement de faire cette avance, c'est parce que nous sommes à la fin de la guerre, à l'époque la plus critique dans l'histoire du monde et que nous devons agir ainsi dans l'intérêt de nos industries et de notre commerce, que la fin soudaine des hostilités a jetés dans la confusion. Le Gouvernement est tenu de faire face à cette situation. J'espère que nous prenons le bon moyen d'y arriver, mais je dois avouer qu'il faudra aussi beaucoup de courage et d'habileté dans la situation difficile où nous nous trouvons.

Il nous faut trouver à l'étranger un débouché pour notre production agricole et industrielle, et tenir nos ouvriers occupés autant que nous le pouvons. Si mon honorable ami émet l'idée que, sauf en temps de guerre ou pendant la période qui suit les hostilités, le Gouvernement ne doit pas se mêler de fournir les fonds pour l'achat des produits que nous offrons à l'étranger, mais qu'il doit laisser ce soin aux institutions fondées dans ce but, je tombe d'accord avec lui.

M. CAHILL: Dès maintenant?

L'hon. sir THOMAS WHITE: Non, pas dès maintenant. Je voudrais pouvoir le dire. Ce serait un grand soulagement pour le ministère en ce temps-ci que d'être en mesure de dire: L'ancien ordre de choses est rétabli; il n'y a rien d'anormal; que le commerce et la finance suivent leurs cours et remplissent leurs rôles. Cependant, voyez la situation qui prévaut aujourd'hui. Le change international est bouleversé, ainsi que je le disais tantôt; l'interdiction des importations et le système des permis ont soumis le commerce à des restrictions artificielles. Le commerce international est dans une situation absolument fausse.

Mon idée est que nous sortirons probablement de là plus promptement que les spécialistes eux-mêmes le pensent. J'ai assez de confiance pour croire que cette ère ne durera pas aussi longtemps que le prévoient des gens à l'opinion desquels il faut attacher plus de poids qu'à la mienne;

que, lorsque le commerce reprendra son cours normal, le change s'équilibrera plus promptement que quelques financiers se l'imaginent. Mais, en attendant, nous devons nous plier à la situation mondiale ; autrement, les nôtres souffriront, ainsi que notre commerce et notre industrie. Aucun membre de cette Chambre ne le désire, j'en suis sûr.

M. DEVLIN: Où le ministre entend-il se procurer l'argent dont il aura besoin cette année, y compris les 350 millions ? Si j'ai bien compris, il a dit qu'il a environ 54 millions de disponibles et qu'il ne lui faudra que $296,000,000 sur les trois cent cinquante. Se propose-t-il de lancer un emprunt à l'étranger, ou bien obtiendra-t-il la somme nécessaire au moyen d'un surcroît d'impôts ?

L'hon. sir THOMAS WHITE: A l'heure qu'il est, le gouvernement fédéral a des fonds en grande quantité—deux millions de dollars, au moins, si je puis me fier à mes souvenirs. Voilà l'une des raisons pour lesquelles je ne demande que $50,000,000 de plus que la dépense réelle. Il ne m'est pas venu à l'idée que nous aurons besoin de toute la somme de $250,000,000; cependant, nous avons de forts déboursés à faire pour d'autres fins et il faudra, lorsque l'année sera plus avancée, placer un emprunt au Canada. Nous avons des échéances en Grande-Bretagne et aux Etats-Unis et il pourra devenir nécessaire plus tard, d'emprunter dans ces pays-là; mais, nous n'y songeons pas en ce moment.

L'armistice nous ayant pris à l'improviste, nous avons eu la chance de posséder des fonds. Le Dominion a une dette flottante que je ferai connaître à la députation dans mon exposé budgétaire; cependant, en somme, notre dette est consolidée en grande partie, et nous n'aurons pas avant cinq ans, autant que je puis prévoir, d'échéances qui pourraient nous causer de grandes craintes au sujet de la possibilité d'emprunter pour combler les découverts que nous aurions. Cependant, je suis le premier à déclarer que nous devons inscrire la diminution de la dépense sur notre programme dès que nous serons sortis de cette crise aiguë.

Nous ne pourrons pas continuer à faire ce que nous faisons aujourd'hui. Le gouvernement fédéral ne persistera pas, dans les années à venir, à procurer des fonds pour nos exportations; cela sera inutile, dès que les marchés seront libres. Le commerce et la finance seront sur le même pied qu'avant la guerre, et comme alors, le dominion aura un budget couvrant un champ bien plus vaste.

M. DEVLIN: Le ministre s'attend-il que sur ces 350 millions, il aura de quoi payer les pensions accrues des soldats ?

L'hon sir THOMAS WHITE: Le crédit destiné aux pensions est compris dans le budget principal.

M. ELKIN: On s'est demandé autrefois, si nous envoyions des fonds à New-York, pour le service des intérêts sur les emprunts de la Grande-Bretagne. A ce moment-là, le change nous serait défavorable, cela va de soi. Avons-nous réellement procuré des fonds pour payer à New-York, l'intérêt sur les échéances de la Grande-Bretagne, et dans ce cas, quelle était la différence du change portée à notre compte ou à celui de la Grande-Bretagne ?

L'hon. sir THOMAS WHITE: Nous n'avons pas fourni de fonds à la Grande-Bretagne, sauf pour ses achats au Canada. Au contraire, nous avons reçu d'elle, une forte somme en argent américain; autrement dit, ce que nous avons reçu de la Grande-Bretagne, a fait baisser le taux du change. Naturellement, il devait en être ainsi. Le Canada à de gros intérêts et d'autres dettes à payer à Londres; il doit aussi des intérêts à New-York, et pendant la guerre, plusieurs emprunts pour de courtes périodes de nos gouvernements provinciaux et de nos municipalités, sont arrivés à échéance.

Cela revient à dire que le Canada dut trouver l'argent nécessaire pour faire face à ces engagements-là. Ce qui aggravait encore notre situation par rapport au change, c'est que la balance de notre commerce avec les Etats-Unis nous était contraire. Cette situation s'est trouvée adoucie à différents temps par des envois de fonds à New-York par la Grande-Bretagne, envois dont le Gouvernement fédéral s'est prévalu. Qu'on ne se méprenne pas sur ce que je dis de la mère patrie. Dans cette guerre, l'Angleterre et le Canada ont agi de concert, rien n'a captivé mon admiration autant que le courage et l'ingéniosité dont la Grande-Bretagne a su faire montre quand il s'est agi de l'accomplissement des tâches financières qui lui incombaient. Je parle surtout de celles qu'elle dut accomplir sur ce continent.

Nous nous sommes trouvés constamment en communication avec la Grande-Bretagne

sur le sujet de ses opérations financières au Canada et aux Etats-Unis, et, certes, il n'est rien dont nous ayons à nous plaindre; loin de là, nous avons mainte raison de nous féliciter de ce que la mère patrie a tenté dans le domaine financier pour se mettre en mesure d'acheter autant que possible en Canada. L'Angleterre désirait acheter, pendant la durée de la guerre, autant de nos produits agricoles et industriels que possible. Appréciant l'effort que représentait notre participation à la guerre, elle ajouta tout le poids de sa puissance financière aux crédits qui furent ouverts pour les achats à être ainsi faits au Canada. Je tiens à rendre le plus grand hommage aux procédés de la mère patrie dans les matières de cette sorte.

M. McKENZIE: Je suis enchanté que le ministre ait eu l'occasion de donner ses explications de suite. De cette façon, lorsque viendra le moment d'examiner le projet de loi fondé sur la présente résolution, nous serons en mesure de le discuter librement et de nous prévaloir des données qui nous ont été fournies.

Je prétends posséder une somme ordinaire d'intelligence; cependant cette manière de faire des affaires est nouvelle pour moi et me paraît réclamer un examen attentif. Quant aux députés ministériels, que je ne juge pas mieux partagés que moi sous le rapport de l'intelligence, ils semblent considérer la chose comme si elle était d'occurence quotidienne et de mince importance, comme un sujet de plaisanterie. J'ai dans l'idée qu'en réalité ils ne s'expliquent guère mieux la situation que je ne la comprends moi-même. C'est chose fort grave que de créer du commerce en faisant servir notre argent à l'achat de nos propres produits. Quand un industriel s'adresse à la banque de Montréal pour en obtenir une avance de fonds sur la garantie de marchandises qu'il a dans son établissement, il doit placer ces marchandises dans un entrepôt dont il remet la clé à la banque. Celle-ci fait une avance représentant tant pour cent de la valeur des marchandises mises en entrepôt. L'industriel obtient l'argent, les marchandises sont entreposées et la banque possède des garanties à leur sujet.

Dans le cas qui nous occupe, c'est l'Etat qui devient banquier et fait des avances de fonds. Le manufacturier vend sa marchandise, et comme celle-ci sort du pays, il ne reste aucune garantie à l'Etat. Tel est l'alléchant système que le Gouvernement propose à la Chambre, qu'il est en train d'implanter, le système auquel les députés ministériels accordent leur appui et prodiguent leurs applaudissements, tout en jugeant absurde qu'un membre de la gauche en demande la moindre explication.

M. LALOR: L'honorable député prétend-il que le Canada livre ses produits sans rien obtenir à titre de garantie? Tel ne me paraît pas être le cas.

M. McKENZIE: Mon honorable ami aurait-il l'obligeance de m'aider de ses lumières en m'expliquant quelle sorte de garantie le Gouvernement fédéral obtient en échange des avances qu'il fait?

M. LALOR: Quand les marchandises sont expédiées en Belgique, il a la garantie du gouvernement belge.

M. CAHILL: Et en Roumanie?

M. LALOR: C'est la même chose.

M. McKENZIE: Si l'Etat belge est digne de confiance, que ne fait-il en Europe des avances à ses propres sujets pour l'achat de ces marchandises? J'aperçois des signes de dénégation, mais si le gouvernement belge est capable de fournir de l'argent à la population belge pour qu'elle se procure ces marchandises-là en Europe, comment se fait-il qu'il ne peut faire d'avances aux Belges d'ici pour qu'ils achètent nos produits? Voilà comment la question se pose au commun des gens, et s'il en était ainsi, la population belge n'aurait pas besoin de l'appui du gouvernement belge pour obtenir cet argent que le gouvernement belge ne possède pas et qu'il ne peut obtenir que si le Canada accepte un effet à longue échéance dont le remboursement pourra se faire à une date incertaine. L'effet à longue échéance que le ministre des Finances projette de se faire remettre par le gouvernement belge n'est pas négociable aujourd'hui même, il ne le sera pas demain, et il ne le sera pas davantage dans un an. Le ministre espère pouvoir en recouvrer le montant un jour, mais il ne sait quand. Il va le mettre dans son portefeuille ou le déposer dans son coffre-fort et l'y laisser; ou bien il va le confier à son banquier avec ordre d'en encaisser le montant quand il y aura des fonds.

C'est là tout ce qui garantit le remboursement de ces deniers, et la situation est très grave, bien qu'elle puisse se modifier pour

le mieux. En ce qui concerne le manufacturier, quelle est la différence qui existe entre le fabricant qui expédie ces articles à l'étranger et le manufacturier qui les garde en entrepôt, s'ils ne prennent pas trop d'espace? Si un manufacturier de chaussures, de Montréal, dit au Gouvernement: "Je ne puis continuer à fabriquer des chaussures, à moins que vous ne me fassiez crédit", le Gouvernement pourrait fort bien lui répondre: "Si vous entendez continuer la fabrication de ces articles, si vous les gardez en entrepôt, en me donnant une hypothèque sur eux, je vais vous prêter jusqu'à concurrence de 500,000 piastres ou d'un million", suivant le cas, et le manufacturier s'engage à mettre les marchandises dans l'entrepôt désigné. Cela n'empêche pas les ouvriers de cette manufacture de continuer d'y travailler et de retirer leurs salaires. Les chaussures sont mises dans l'entrepôt voulu, et si le fabricant ne peut rembourser le prêt, le Gouvernement a cette garantie d'avoir les marchandises sous la main. Le but du Gouvernement est de fournir du travail aux ouvriers, et j'approuve certainement ce désir, mais je tiens également à m'assurer que l'argent du pays ne court aucun risque; pourtant ce n'est pas là une manière de transiger les affaires qu'on doit encourager et louer et dont on doit être fier, sous le prétexte que nous fournissons aux pays étrangers de l'argent pour les encourager à venir ici, acheter nos produits et les emporter chez eux, sans nous donner la moindre garantie du remboursement de leur valeur. S'il est absolument nécessaire d'agir de cette façon, nous sommes en face d'une situation nouvelle et grave, et avant que le Gouvernement ne se lance dans cette entreprise, et cela, dans une mesure tant soit peu considérable, le peuple canadien devra connaître la question jusque dans ses moindres détails.

Il y a un vice dans cette manière de transigner les affaires. Ainsi qu'on l'a observé aujourd'hui, on a fait crédit à certains citoyens de la Roumanie, et par l'intermédiaire de certaines personnes qui échappent à la haute main de l'homme d'affaires ordinaire canadien, ces gens-là obtiennent le droit de venir acheter des marchandises au Canada, grâce à quelque influence qui s'exerce, au Canada; ils sont conduits dans certaines fabriques et auprès de certains manufacturiers, ici et là, de qui ils achètent ces articles. L'argent canadien est attiré dans ces canaux pour parvenir ensuite aux amis du Gouvernement, ou aux amis de ceux-là qui ont des marchandises à vendre, tandis que l'artisan de tous les jours qui n'a aucun ami bien en cour et nulle relation avec ces hommes influents d'outre-mer, n'est pas en mesure de profiter de ce commerce. J'en suis certain; celui qui désire la prospérité générale du Canada a besoin qu'on fournisse à quiconque fait quelque commerce, l'occasion de vendre ses produits le plus avantageusement possible sur le marché libre, mais, ici, nous avons tout le monde fournissant l'argent, par les taxes et les impôts que nous acquittons tous, et le commerce produit par l'emploi de ces derniers, prend le chemin de certains canaux d'outre-mer, de certaines agences connues et établies, soit directement soit d'une façon déterminée, par ce Gouvernement. Cela n'est pas juste. Si nous employons l'argent du peuple à l'établissement de nouveau débouchés commerciaux, ces derniers doivent être aussi généraux que possible et ne pas se trouver seulement dans certaines localités où cet afflux de commerce ne profiterait qu'aux amis du Gouvernement. Il faudrait éviter qu'un état de choses semblable se produisît.

On a fait observer, aujourd'hui, qu'une certaine convention d'agents de pays étrangers et de représentants de manufacturiers s'était tenue, à Toronto l'autre jour, dans le but de réglementer ce négoce. C'est la première fois que nous avons entendu parler de cela, en cette enceinte, et si cette nouvelle est vraie, l'attitude qu'on a arrêtée est évidemment favorable à ceux qui ont été ainsi renseignés entre quatre-murs. S'il faut que cela s'accomplisse, ce doit être parce qu'il importe grandement qu'il en soit ainsi et qu'il n'y ait pas d'autre issue possible et, dans ce cas-là, nous n'avons aucun droit de nous vanter de la grande prescience dont nous avons fait preuve, en nous assurant ce commerce pour notre pays. Tout homme, en effet, à de très rares exceptions près, s'il en a le pouvoir, peut prendre l'argent du peuple canadien, le remettre à quelqu'un et dire: "Ecoutez, tant que durera cet argent que je me suis procuré pour vous, venez acheter mes produits dont mon argent acquittera le prix; lorsqu'il n'en restera plus rien, j'ignore ce qui se produira, mais voici l'argent, et faites le servir aussi longtemps qu'il durera aux fins de votre commerce avec moi". C'est un problème bien grave et qui s'impose à l'examen sérieux de chacun des membres de la Chambre.

L'hon. sir THOMAS WHITE: Si je l'ai bien compris, l'honorable chef de la gauche demandera pourquoi le gouvernement belge ne fournit pas l'argent nécessaire au placement de ces achats sans demander l'aide du Gouvernement du Canada. Le gouvernement belge ne prendrait aucune difficulté à se procurer de l'argent, en Belgique, mais vu la baisse du change entre l'Europe et le Canada, le gouvernement belge ne peut acheter, au Canada, que s'il obtient le pair en dollars, ici. Le taux d'échange Belge a baissé, à l'instar de celui de la France et de celui de l'Angleterre. Le résultat, c'est que la Belgique, ressemblant sous ce rapport à la Grande-Bretagne, ne peut obtenir des avances au Canada ou aux Etats-Unis, à moins que l'argent nécessaire ne soit prêté de ce côté-ci de l'Atlantique. La Belgique était l'un des pays les plus prospères et les plus riches de l'univers, et je tiens en très haute estime l'industrie et l'esprit d'initiative du peuple belge, et j'ai beaucoup d'espoir dans son avenir.

Je crois que l'avenir de la Belgique est assuré et que ses finances seront restaurées, grâce à l'indemnité qui lui sera payée par l'Allemagne. Mais à part cette indemnité, l'esprit d'entreprise de son peuple et son habileté commerciale, aidés des ressources naturelles de son territoire et de ses colonies, promettent à cette nation un grand avenir.

Je puis assurer mon honorable ami que le Gouvernement du Canada n'a pas l'intention d'emprunter de l'argent pour ensuite l'avancer aux nations étrangères, à moins que ce ne soit pour les fins que j'ai mentionnées; mais j'ai fait remarquer que dans les circonstances actuelles, nous ne pouvons pas exporter sans établir ici des crédits en dollars. Nous ne pourrions pas le faire avec la Grande-Bretagne, à plus forte raison avec les autres pays que j'ai mentionnés. L'alternative est facile à voir: nous ne trouverions pas de débouchés pour nos produits agricoles ou manufacturés. Je me suis beaucoup occupé des achats de blé, de farine et autres denrées alimentaires depuis deux ans, et je puis assurer l'honorable député que si l'on cessait d'acheter du blé au Canada, on entendrait immédiatement parler des cultivateurs, car il leur faut vendre leur blé pour payer leurs comptes, leur main-d'œuvre et faire marcher leur commerce. Il est absolument nécessaire d'établir ces crédits pour écouler la récolte de blé et la farine que produiront nos minoteries. S'il nous faut prêter de l'argent à la Grande-Bretagne ou à d'autres nations pour pouvoir leur vendre nos produits, c'est notre devoir de le faire. Il n'y a pas d'autre moyen à prendre. Si, par timidité, nous disions que nous ne voulons plus emprunter pour faire des avances de fonds à la Grande-Bretagne, cela signifierait que le grain récolté sur les fermes du Canada resterait sur place; qu'il ne serait pas transporté aux élévateurs et ne serait pas vendu sur les marchés mondiaux. Alors il y aurait une panique dans tout l'Ouest, en réalité, dans le pays tout entier.

Pour ce qui est de la récolte de blé de l'an dernier, nous avons avancé une somme de 70 millions, et il faudra avancer encore 90 millions pour favoriser l'achat du surplus exportable de cette récolte. Je parle du surplus de blé exportable et de ce qui sera exporté en farine. Ce sont des sommes considérables, mais j'affirme que nous devons fournir cet argent, si nous voulons que les produits soient vendus.

J'ai parlé de produits agricoles; la même chose s'applique aux produits manufacturés qui sont vendus en Europe. Vu la situation du change, nous devons établir des crédits en dollars ici. On ne peut pas faire les opérations comme autrefois; par conséquent le Gouvernement doit faire les avances de fonds qui permettront de faire ces achats. Les fabricants canadiens ont besoin d'argent pour payer les matières premières et la main-d'œuvre, pourvoir à leurs frais d'exploitation et d'administration. Nous pourrions adopter le moyen que mon honorable ami a en vue et dire: "Pas de crédits pour l'exportation." Eh bien, j'ose dire que si mon honorable ami était à ma place et adoptait cette manière de voir, il l'abandonnerait avant une semaine.

M. McKENZIE: Le ministre se trompe en croyant que je veuille empêcher d'encourager le commerce avec l'étranger. Pour ce qui est de la Grande-Bretagne, de la France et autres grandes puissances, c'est très bien; mais aller dans tous les coins faire affaires avec des gens que nous ne connaissons pas, c'est, je crois, agir mal à propos.

L'hon. sir THOMAS WHITE: C'est vouloir se prononcer sur le crédit des nations en question. Nous nous sommes soigneusement enquis auprès du Gouvernement impérial, qui est bien au courant de ces choses-là et qui, en réalité, a fait et fait encore de grosses avances d'argent à ces pays; or nous croyons que l'attitude que nous avons prise était celle qu'il convenait de prendre, étant données la situation actuelle et la né-

cessité dans laquelle nous sommes d'augmenter notre commerce avec l'étranger.

L'hon. M. LEMIEUX: Le ministre a-t-il une idée de ce que la Grande-Bretagne a avancé, disons à la Roumanie et à la Grèce, à part des avances de fonds pour des fins purement militaires?

L'hon. sir THOMAS WHITE: Je ne pourrais pas le dire sur-le-champ, mais je crois que les avances faites ont été divisées à peu près également pour les fins militaires et autres.

L'honorable député a parlé de la nécessité de veiller à ce que les commandes soient placées judicieusement au Canada. Je suis parfaitement d'accord avec lui sur ce point, et je lui affirme aujourd'hui que quoique j'aie eu la tâche d'établir ces crédits, aucune plainte ne m'est parvenue, disant qu'il y eut partialité dans la distribution des commandes, dont je ne me suis d'ailleurs pas occupé. Au contraire, en novembre dernier, j'ai fait des arrangements avec le gouvernement impérial pour un crédit de 50 millions au Canada pour l'achat de bois, et je dirai à mon honorable ami que si nous n'avions pas établi ce crédit, l'industrie forestière de Colombie-Anglaise serait aujourd'hui dans une situation très grave.

Je me suis occupé de la question par correspondance et j'ai soigneusement souligné le fait que, puisque le Canada, dans sa collectivité, fournissait les fonds, les commandes devaient, autant que possible, se répartir loyalement dans tout le pays. Et, à cet égard, je me suis servi de l'argument même utilisé par mon honorable ami, et je n'ai jamais entendu exprimer une seule plainte. Si nous ouvrons des crédits à la Grande-Bretagne, celle-ci est notre débitrice, et elle nous paiera avec intérêt. Les compagnies qui fournissent ce bois doivent le faire aux prix légitimes portés aux cahiers des charges; car on ne saurait s'attendre à recevoir des commandes du gouvernement auquel on prête de l'argent dans le but de faire du commerce au Canada, si les prix ne sont pas légitimes, et l'on ne saurait espérer que ce gouvernement accepte livraison, si l'on n'a pas respecté les stipulations. Pour les achats faits au Canada par le gouvernement britannique ou par des hommes d'affaires de la Grande-Bretagne, il est essentiel que les stipulations des contrats soient respectées et que toutes les transactions se fassent légitimement; et, par conséquent, l'acheteur est un agent chargé d'une tâche importante. Quant aux achats de bois, tout se fait par agences accoutumées, et il n'y a pas eu de plaintes, que je sache, et je ne prévois pas de difficultés. Songez aux avantages qui ont découlé, pour le pays, de l'ouverture de ces crédits de 50 millions et qui en résulteront à l'avenir. Ils maintiendront notre industrie forestière dans un état prospère, et comme le bois est acheté au Canada, cela constituera autant de cargaisons à expédier en Grande-Bretagne. Voilà donc une transaction d'une incontestable utilité sous tous les points de vue. En réalité, si nous n'avions pas avancé ces fonds, la Grande-Bretagne aurait été dans l'impuissance d'obtenir des crédits ici et elle achèterait aux Etats-Unis.

Dernièrement, on m'avait signalé—et cela faussement, comme il a été prouvé—que, au lieu d'acheter dans cette province, la Grande-Bretagne achetait aux Etats-Unis. Elle fait sans doute des achats aux Etats-Unis, mais elle ne le saurait faire que dans la mesure où on lui ouvre des crédits aux Etats-Unis, et elle ne peut le faire ici que si nous lui donnons crédit. L'alternative, c'est que ces opérations commerciales se feront au Canada ou ne s'y feront pas, selon que nous ouvrirons, oui ou non, des crédits à la Grande-Bretagne. Si nous tenons à bénéficier de ce commerce, le Canada doit ouvrir des crédits à la Grande-Bretagne.

Je tiens à donner la certitude à mon honorable ami qu'il n'existe pas de favoritisme dans les commandes accordées, et s'il apprend qu'il existe pareils passe-droits, je lui saurais gré de m'en informer, car je ne tolérerais pas d'arrangements particuliers de ce genre.

Lorsqu'on créa la commission canadienne du commerce, à titre d'auxiliaire de la délégation canadienne à Londres, le président du comité de reconstruction, mon honorable ami le ministre suppléant du Commerce, (M. Maclean), soumit au conseil le rapport qui fut adopté et devint un décret du conseil. Que les honorables députés veuillent bien lire ce document, et ils s'éclaireront sur les fonctions et les attributions conférées à cette commission. Ils verront que les diverses industries canadiennes, par leurs représentants, purent se mettre en relations étroites avec la commission. Supposons qu'une commande de mobilier soit obtenue en Europe; alors, ceux qui font ce commerce d'ébénisterie au Canada, ou leurs représentants, se mettent en relations avec la commission canadienne ici. S'il existait du favoritisme, je suis sûr que je l'aurais su, mais je n'ai rien appris en ce sens. S'il existait quelque grief à ce sujet, que mon honorable ami en soit convaincu,

je m'empresserai d'y remédier; car, puisque nous prêtons le concours financier à notre commerce d'exportation, il importe que ce soit à des conditions aussi justes que possible pour les producteurs canadiens, l'acheteur n'étant tenu qu'à acheter les marchandises qu'il désire et cela à un prix légitime.

M. PEDLOW: Le public sera rassuré par les déclarations et les assurances données par le ministre des Finances, cet après-midi. Il parle en toute confiance des conditions qui se rattachent aux affaires financières du pays, et cela de science certaine et en pleine connaissance de cause. Je suis réellement bien aise de cette assurance. Je désire, toutefois, lui signaler un aspect de la situation qui s'impose à ses méditations. Il s'agit du change canadien. L'hiver dernier, le taux du change de la livre sterling s'est maintenu à environ $4.76. Il est bien connu, dans les cercles commerciaux, que le change sur Londres, pour arriver au pays, doit passer par New-York. Malheureusement, notre balance du commerce avec les Etats-Unis nous est moins favorable qu'elle ne l'est avec Londres, et encore que le taux de change de la livre sterling soit demeuré à $4.76 jusqu'à la disparition des restrictions, il y a quelques semaines, les acheteurs canadiens faisant des opérations de change sur Londres n'en ont guère bénéficié. La raison en est que, pour faire des opérations de change sur Londres, l'acheteur au Canada doit acheter par l'entremise de New-York. Je n'ai jamais pu comprendre pourquoi nous n'aurions pas un taux de change direct avec Londres.

Comme nous n'avons pas pour le moment et que nous n'avons jamais eu ce change direct, l'avantage d'une balance favorable de commerce avec l'Angleterre et de notre excellente situation financière est de peu d'utilité pour l'acheteur au Canada de change sur Londres, parce que cet avantage est absorbé dans le taux du change à New-York. La situation est que l'avantage du taux du change entre le Canada, New-York et Londres se trouve absorbé entièrement par le taux que nous devons payer en achetant notre change sur le marché de New-York. Je voudrais voir arriver le jour où les Canadiens pourraient acheter directement leur change sur le marché de Londres.

Je désire appeler l'attention du ministre des Finances sur un cas spécial relatif aux affaires qui se traitent avec les manufacturiers de lainage. J'ai la connaissance de ces faits d'une source qui n'est pas douteuse. La commission du commerce de guerre a fait, depuis deux semaines, des commandes parmi les manufacturiers de lainage du pays. Je ne prétends pas qu'il y ait eu du favoritisme pour le placement de ces commandes. Ce n'est pas ma prétention, mais ce que je prétends, c'est que si ces commandes avaient été faites sur le marché ouvertement, le produit aurait été obtenu à un prix probablement inférieur de 20 p. 100. Par exemple le contrat demandait une étoffe pesant 22 onces à la verge. Le prix payé à ces manufacturiers de lainages était de 11 cents par once ou $2.42 par verge du produit vendu à la commission du commerce de guerre pour le compte des commandes roumaines. Je sais pertinemment qu'il y a dans ce pays des manufacturiers qui, si l'offre avait été faite sur le marché, auraient été enchantés de fournir l'étoffe à 9 cents l'once ou $1.98 la verge. L'étoffe est faite d'un tiers de laine, un tiers de renaissance et un tiers de coton. J'ignore la quantité de ces commandes faites pour des étoffes de laine, mais je sais, d'après des renseignements que j'ai reçus, que cet agent particulier qui a organisé l'association des manufacturiers de lainages, a reçu une commission de 2½ p. 100 sur l'opération. Si ces commandes se sont élevées à 6 millions—je ne dis pas que ce sont les chiffres véritables—cet agent a reçu 150,000 piastres pour l'opération.

L'hon. sir THOMAS WHITE: Puis-je demander quel est le nom de cet agent?

M. PEDLOW: M. Yapp était l'agent qui s'est rendu en Europe et qui, par l'entremise de M. Lloyd Harris ou par son aide ou autrement, a obtenu ces commandes. Elles n'ont pas été offertes par soumission, mais elles ont été partagées entre les manufacturiers qui pouvaient accepter l'affaire sur la base du chiffre de M. Yapp de 2½ p. 100 de commission. Quelques manufacturiers se sont élevés contre cette méthode de faire des opérations commerciales, et ont prétendu que la commission du commerce de guerre aurait dû offrir ces commandes à la libre concurrence du marché. Dans ce cas, le Gouvernement aurait acheté les produits à un prix inférieur d'environ 20 p. 100 à celui qui a été payé, et la distribution des commandes se serait faite d'une façon générale parmi tous les manufacturiers du pays.

L'hon. sir THOMAS WHITE: Les commandes en question ont-elles été faites par la commission canadienne du commerce ou par un représentant du gouvernement roumain à Londres?

M. PEDLOW: Je ne peux répondre à la question qu'en disant que l'agent du commerce de guerre à Ottawa était présent à Toronto au moment où M. Yapp a divisé ces commandes.

L'hon. sir THOMAS WHITE: Je demande cela seulement à titre d'information, parce que je ne suis pas au courant de la question. La commission du commerce canadien, à Ottawa, a-t-elle donné les commandes pour le gouvernement roumain ou les commandes ont-elles été obtenues à Londes par la personne en question, du gouvernement roumain ou de quelque autre autorité?

M. PEDLOW: Je ne saurais répondre à cette question; tout ce que je puis dire c'est que les commandes ont été confirmées par la commission du commerce de guerre, à Ottawa. Par conséquent le Gouvernement doit avoir connaissance de la transaction.

M. McKENZIE: Sinon, il devrait l'avoir, puisque nous fournissons l'argent.

M. PEDLOW: Oui, nous fournissons l'argent. Le point important, c'est que le gouvernement roumain avait acheté par l'entremise du gouvernement canadien, et si ces commandes avaient été données ouvertement au lieu de les distribuer de cette manière, les marchandises auraient été payées 20 p. 100 de moins.

M. LALOR: J'ai un grand respect pour le chef de l'opposition, et je regrette qu'il soit si soupçonneux sur la manière dont ces commandes ont été distribuées et qu'il laisse entendre qu'elles ont pu être données à des amis du Gouvernement. L'honorable député de Renfrew a fait aussi des déclaration analogues, mais je crois que je peux facilement réfuter ces allégations.

L'association mentionnée par l'honorable député se compose de fabricants de lainages canadiens associés aux fins d'étudier le problème de notre commerce d'exportation et de choisir des échantillons, qui seront expédiés en Europe, afin que la Roumanie, la Belgique et les autres nations alliées fassent le choix des articles à leur convenance. Si ma mémoire est fidèle, tous les manufacturiers du Canada ont été invités à soumettre des échantillons. Entre tous ces échantillons, on a choisi ceux qui étaient censés représenter la meilleure valeur. Ils ont été expédiés outre-mer et la commission représentant les pays en question les a achetés sur le marché public. Quant à l'imputation que les fabricants de lainages versent une commission de 2½ p. 100 à M. Yapp, je sais que mon honorable ami de Renfrew-Nord (M. Pedlow) ne voudrait pas exposer et présenter les faits sous un faux jour.

La vérité vraie, c'est que M. Yapp a un traitement de 5,000 piastres et je crois pouvoir dire, qu'il n'a jamais reçu un sou de commission sous quelque forme que ce soit des fabricants de lainages canadiens pour la vente de leurs produits en Europe. Les marchandises, je le répète, sont achetées par la commission représentant les pays intéressés sur le marché public et les commissaires ont bien soin de toujours choisir les meilleures valeurs.

Les commandes, au lieu d'être réparties entre les amis du Gouvernement comme on l'a donné à entendre, sont distribuées entre tous les fabricants du Canada, indépendamment de la province qu'ils habitent, de leur nationalité ou des opinions politiques qu'ils professent et proportionnellement au rendement de la manufacture qu'ils exploitent.

M. PEDLOW (Renfrew-Nord): Est-ce que la Renfrew Textile Company a obtenu une part de ces commandes?

M. LALOR: Je n'en sais rien; mais je suis convaincu que si cette compagnie n'a pas reçu sa part, c'est sa faute. Tous les fabricants de lainages ont été invités à assister à la réunion qui a eu lieu. Je puis ajouter que les commandes n'ont pas encore été distribuées, mais elles le seront, si j'ai bien compris, sans tenir compte si les fabricants font ou non partie de l'association en question.

M. ROBB: Le premier ministre intérimaire en déposant devant la Chambre le bilan en question, cet après-midi, a évidemment oublié l'engagement qu'il a pris la première fois que la Chambre a discuté les subsides. Il avait été entendu que le ministre des Finances, avant de demander au Parlement de voter des crédits considérables, ferait au Parlement un exposé complet de la dette totale du Canada, y compris toutes nos obligations de quelque nature, qu'elles soient relativement aux entreprises en voie d'exécution, aux chemins de fer et aux pensions autant que nous pouvons nous en rendre compte actuelle. Je ne suis pas certain que le ministre des Finances fût à son siège à ce moment-là, mais le ministre des Chemins de fer a promis de signaler la question à l'attention de son collègue. Je ne fais pas cette demande au nom des membres de la gauche en particulier, mais je suis convaincu que le pays en général désire et espère un exposé de la part du ministre des Finances et je suis heureux

qu'il saisisse la première occasion de se rendre à cette juste demande.

L'hon. sir THOMAS WHITE: La procédure ordinaire qui a été invariablement suivie, à ma connaisance, c'est que le ministre des Finances attend de présenter son exposé budgétaire pour apprécier la situation financière du pays. Le Gouvernement, chaque année, fait connaître les obligations financières du pays en les incorporant dans le discours du budget. Je suis donc d'avis que ce serait nous éloigner d'une coutume parfaitement établie et très sage, si le ministre des Finances consentait à faire des déclarations par anticipation à l'exposé du budget. Cependant, je suis toujours prêt à faire plaisir à nos honorables collègues; dès que le bill que je suis sur le point de déposer aura subi sa 2e lecture pour arriver à l'étape de la discussion en comité, je me ferai un devoir, si je le puis, de fournir à mon honorable ami un bilan sommaire exposant les faits essentiels de notre situation financière, s'il insiste pour l'avoir.

M. ROBB: Je ferai observer à la Chambre, que le ministre nous demande de lui voter un crédit extraordinaire, qui représente plus que le chiffre auquel atteignait la dette totale du Canada en 1914. Le pays a le droit, selon moi, d'obtenir les renseignements que nous demandons, vu que le discours sur le budget sera prononcé à une étape avancée de la session, cette année.

L'hon. sir THOMAS WHITE: Mon honorable ami ni le Gouvernement ne doivent oublier que la guerre n'est pas encore terminée. La plus grande partie de ce crédit de 300 millions sera appliquée aux fins de la guerre, c'est-à-dire pour terminer la démobilisation de nos soldats et leur verser des allocations de guerre. L'exercice courant est donc encore une année de guerre au point de vue financier, bien que le conflit soit terminé. Avec mon honorable ami j'admets que ces chiffres sont énormes, mais le Gouvernement est obligé de rapatrier nos soldats, sans compter que nous avons cru de notre devoir de leur accorder des gratifications, afin de leur permettre de subsister en attendant qu'ils se procurent du travail et aussi en reconnaissance des magnifiques services qu'ils ont rendus au pays.

J'ai déjà fait connaître au comité les autres articles qui contribuent à former ce crédit. Quoi qu'il en soit, je me ferai un plaisir, lors d'un nouvel examen de cette matière, de faire à ce sujet une brève déclaration; mais mon honorable ami voudra bien m'excuser si je n'entre pas dans de bien longs détails, car je ne tiens pas à faire deux fois mon exposé de situation.

M. McKENZIE: Je veux bien que la résolution passe, mais il y a dans la réponse du premier ministre intérimaire à mes remarques antérieures quelque chose à l'égard de quoi j'aimerais avoir un supplément d'explication. Je me suis plaint du peu de garantie qu'on nous donne pour cet argent avancé à la Belgique, et il me répond que la Belgique a de l'argent en abondance; que la difficulté est celle du change. Si cela est vrai, pourquoi ne pas offrir cet argent en garantie? J'accepterais volontiers qu'on le déposât dans quelque établissement de confiance en Belgique, ou encore que le gouvernement de Belgique nous remît des titres tenus pour acceptables par toute agence financière de la Grande-Bretagne.

L'hon. sir THOMAS WHITE: Nous avons de la Belgique des bons du Trésor; en d'autres termes, nous avons précisément la même garantie que le gouvernement britannique accepte et qu'il nous conseille d'accepter.

M. CAHILL: L'honorable ministre voudrait-il bien nous dire pourquoi cette somme est incluse dans les crédits de guerre? Il ne s'agit là dans aucun sens d'une mesure de guerre ni d'un but de guerre. Ces prêts ne devraient pas être compris dans cette somme de 350 millions. Pourquoi ne pas inscrire les prêts de guerre là où il convient, et faire de même des prêts qui ont une autre fin?

L'hon. sir THOMAS WHITE: Je serais de l'avis de l'honorable député, mais il faut ne pas perdre de vue que ces avances ont lieu uniquement à cause d'une situation amenée par la guerre. Comme je l'ai expliqué, je ne m'attends pas à ce que nous ayons à continuer ces crédits une fois sortis de cet impasse. Il y a dans le projet, comme dans la résolution, un article qui répond exactement à cela; cet article est le deuxième du projet de loi que je déposerai. Le paragraphe "c" énonce en propres termes qu'il s'agit d'encourager le commerce et l'industrie.

M. CAHILL: Je ne vois nullement qu'il soit nécessaire d'inclure la chose dans ce crédit. C'est là une affaire de conséquence, puisqu'il s'agit de savoir si oui ou non, nous allons entreprendre de faire des prêts à l'extérieur et c'est une question à débattre en soi, non pas à l'occasion d'une résolution absolument étrangère au sujet, laquelle résolution peut même être empêchée à

cause de cela. Le premier ministre intérimaire parle de crédit à la Grande-Bretagne; mais la chose ne souffre aucun doute, et chacun veut que la Grande-Bretagne ait tout le crédit que le Canada peut lui fournir, puisque nous lui devons plus que jamais nous ne pourrons lui prêter. Mais quand il s'agit de savoir si nous allons nous mettre à faire des prêts à l'étranger, c'est là une question qui, à mon sens, mérite d'être débattue en soi, et non pas à l'occasion d'un semblable crédit. C'est bien, à mon avis, la mesure la plus insensée que jamais gouvernement ait voulu faire accepter.

M. DUFF: Est-il vrai que le conseil a rendu un décret relativement à ces fonds prêtés à la Roumanie?

L'hon. sir THOMAS WHITE: Oui, c'est vrai.

M. DUFF: Quand cela?

L'hon. sir THOMAS WHITE: Récemment. Un accord avait été conclu à Londres entre le ministre des affaires étrangères de la Roumanie et le ministre du Commerce et de l'Industrie du Canada. Le conseil a ratifié cet accord.

M. DUFF: Quelle est la date de ce décret?

L'hon. sir THOMAS WHITE: Il est de date toute récente.

M. DUFF: Je veux la connaître au juste, monsieur le président.

L'hon. sir THOMAS WHITE: Je regrette infiniment de ne pas pouvoir satisfaire mon honorable ami sur ce point. Je me charge, cependant, d'apporter ici une copie du décret.

M. DUFF: Dans l'intervalle, monsieur le Président, je propose que cette résolution reste en suspens.

M. le PRESIDENT: La résolution est-elle acceptée?

M. McKENZIE: Si le renseignement que demande mon honorable ami lui est communiqué avant la deuxième lecture, il aura, je suppose, atteint son but.

L'hon. sir THOMAS WHITE: Mon honorable ami, le chef de la gauche, me permettra sans doute de lui dire que je me ferai toujours un devoir de fournir à la Chambre les renseignements qu'il m'est possible d'obtenir à l'égard des affaires publiques de ce pays.

(Il est fait rapport de la résolution, qui est adoptée.)

[M. Cahill.]

L'honorable sir Thomas White demande à déposer un projet de loi (bill n° 68) tendant à accorder à sa Majesté un crédit pour la démobilisation des troupes et autres fins.

(La motion est adoptée et le projet de loi est lu pour la 1re fois).

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

Reprise de la séance.

SUITE DE LA DISCUSSION DU PROJET DE LOI PORTANT CREATION D'UN MINISTERE DE L'HYGIENE PUBLIQUE.

La Chambre passe à la suite de la discussion du projet de loi (bill n° 37), présenté par l'honorable M. Rowell, portant création d'un ministère de l'hygiène publique.

Sur l'article 4, paragraphe "h" (recueillement, publication et distribution des renseignements propres à assurer la bonne santé et une meilleure application des lois sanitaires).

L'hon. M. ROWELL (président du Conseil): D'après ce paragraphe il est évident que le ministère de l'hygiène publique n'entend pas recueillir de statistiques de l'état civil; mais on a fait remarquer qu'il conviendrait d'insérer dans ce paragraphe quelques mots pour indiquer qu'il ne fera pas de travaux comme celui qui est aujourd'hui réservé au bureau des statistiques, indication qui serait assez claire si l'on mettait, au commencement du paragraphe, les mots "sujet aux dispositions de la loi des statistiques."

J'ai dit, l'autre soir, qu'il conviendrait, sous un autre rapport, de compléter le sens du paragraphe en y ajoutant les mots "bien-être social"; mais comme on y a fait objection, je n'ai pas insisté. Je suggère, maintenant, que l'on modifie le paragraphe et je propose le texte suivant:

Sujet aux dispositions de la loi des statistiques, le recueillement, la publication et la distribution des renseignements relatifs à la santé, à une meilleure application des lois sanitaires, et aux conditions sociales et industrielles intéressant la santé et la vie des citoyens.

Nous admettons tous qu'à l'avenir la santé et le bien-être physique des personnes engagées dans l'industrie devront être l'objet d'une plus grande attention de notre part. Dans le passé l'on s'est appliqué à combattre la pauvreté; à l'avenir on s'appliquera surtout à protéger la vie. Le pays a beaucoup d'intérêt à protéger la santé et la vie du public dans tous les cas où l'exploitation de l'industrie est susceptible de leur nuire. Il faudrait recueillir et publier des renseignements au sujet de l'état sani-

taire et de tout ce qui intéresse, en général, la santé publique. Les derniers mots de la proposition d'amendement m'ont été suggérés par M. Moore, président du congrès ouvrier du Canada, et je crois qu'ils sont ici à leur place.

M. TRAHAN: Je me permettrai de faire remarquer que les mots " et les conditions sociales et industrielles intéressant la santé et la vie des citoyens " vont permettre au nouveau ministère de légiférer sur des matières qui sont de la juridiction des gouvernements provinciaux. Le ministère pourra bien s'occuper de l'état sanitaire par rapport aux industries, et de l'état de choses régnant dans les édifices où ces industries sont en opération; mais nous ne voulons pas plus qu'il s'occupe des conditions sociales que nous n'avons voulu voir insérer dans ce paragraphe, les mots "bien-être social." La proposition d'amendement de l'honorable ministre rend bien l'idée d'attribuer au ministère une juridiction exclusive dans les matières intéressant le " bien-être social "; il n'y a de différence que dans les termes. Pour moi, tout en voyant d'un bon œil la restriction imposée par les mots " sujet aux dispositions de la loi des statistiques, " je préfère le premier texte. Je suis favorable au bill, mais je ne veux pas qu'il empiète sur les attributions des gouvernements provinciaux. L'"Ottawa Journal-Press " du 19 mars dernier exprimait l'opinion que d'après l'acte de l'Amérique britannique du Nord, la juridiction en matière de santé publique comme en matière d'éducation était attribuée aux gouvernements provinciaux. Il est désirable, toutefois, qu'il y ait coopération entre les commissions sanitaires des différentes provinces. Mais en adoptant ce bill, le comité devrait prendre soin de s'assurer qu'il n'empiète pas sur les droits provinciaux, et voilà pourquoi je serais heureux que le ministre qui en est chargé n'insistât pas sur les mots:

...et les conditions sociales et industrielles intéressant la santé et la vie publique.

J'ai la plus grande admiration pour les unions ouvrières, je suis tout disposé à aider au triomphe de leurs légitimes revendications, mais je crois devoir m'opposer à ce que l'on insère dans un bill un article qui, d'après moi, comporte un empiétement sur les attributions provinciales.

M. SHEARD: Cet article a mon entière approbation; on ne pouvait mieux définir l'objet de ce bill relatif à la santé publique. Il pourvoit à la création d'un département de publicité chargé d'exposer à la Chambre et au public les faits relatifs à la santé publique et aux conditions industrielles et sociales, dans ce pays.

A mon sens, cette loi peut faire beaucoup de bien en indiquant la marche à suivre pour améliorer la situation et je ne vois pas en quoi elle pourrait empiéter sur les droits provinciaux dans l'accomplissement d'une œuvre dans laquelle nous sommes très intéressés. L'intention de cette disposition me paraît être de permettre aux autorités fédérales d'obtenir des rapports concernant la ventilation, l'éclairage et les conditions sanitaires dans les fabriques et les ateliers. Toutes ces questions sont très importantes pour les ouvriers. Je suppose aussi que le nouveau département s'enquerra des conditions concernant les gaz nocifs et les émanations empoisonnées dans les fabriques où l'on emploie de grandes quantités d'acide nitrique et d'acide sulfurique. Ces émanations constituent un grave danger pour les ouvriers, de même que les émanations de certains gaz éclairants qui contaminent l'air et les hydrates de carbone qui sont très délétères.

Ce sont autant de questions que le ministère de l'hygiène publique aura à étudier. Une autre question de la plus haute importance, c'est l'âge auquel les enfants sont admis à travailler dans les fabriques car, sous ce rapport, les conditions actuelles sont loin d'être satisfaisantes. Les heures de travail sont souvent trop longues et nuisent au développement des enfants; en dépit des lois et des règlements en vigueur, beaucoup d'enfants qui n'ont pas atteint l'âge réglementaire, sont employés dans des fabriques mal aménagées, dans des chambres mal éclairées et mal ventillées. Ce sont autant de questions que le département fédéral aura à étudier et à faire connaître. Cette disposition de la loi aura pour effet de mettre les faits sous les yeux du public en vue de faire cesser un état de choses que personne ne désire voir se prolonger.

M. du TREMBLAY: Vu le doute qui semble exister concernant cette amendement, le Gouvernement devrait ajouter une disposition conditionnelle par laquelle aucun règlement de cette nature ne pourra être mis en vigueur sans avoir reçu l'approbation des bureaux d'hygiène publique des provinces.

L'hon. M. ROWELL: Je crois que mon honorable ami (M. du Tremblay) et l'honorable député de Nicolet (M. Trahan) ont mal saisi le sens de cet article. Il n'a trait qu'à la perception et à la distribution

de renseignements concernant les conditions industrielles. Il ne comporte aucun pouvoir législatif, et par conséquent, il n'empiète aucunement sur les droits provinciaux.

(L'amendement est adopté.)

Sur l'alinéa i (autres questions que le Gouvernement en conseil peut soumettre à l'examen du ministre).

M. PAPINEAU: Le ministre voudra-t-il expliquer la portée de cet alinéa ?

L'hon. M. ROWELL: Je reprendrai l'exemple dont je me suis servi l'autre jour, celui de l'administration d'un fonds comme celui que le Gouvernement a institué pour les logements. Cette question a beaucoup de rapport avec celle de la santé publique, et ce fonds est actuellement administré par un comité composé de quelques membres du cabinet. Si le Gouverneur en conseil le jugeait à propos, il me semble qu'il serait très opportun de l'autoriser à confier l'administration de cet argent à un département comme celui-ci. Dans l'état actuel, plusieurs départements s'occupent de questions qui concernent plus ou moins directement la santé publique. Ces différents services ne sont pas mentionnés dans le bill parce qu'on peut différer d'opinion sur la question de savoir si la direction de ces services qui concernent la santé publique, devrait être confiée au nouveau département ou laissée comme elle est actuellement. L'alinéa "i" n'aura pour effet que d'autoriser le Gouverneur en conseil à confier au nouveau ministère la direction de certains services qui touchent de près à la santé publique et qui sont actuellement administrés par d'autres départements.

M. PAPINEAU: L'article 4 est ainsi conçu :

Les devoirs et les pouvoirs du ministre dans l'administration du ministère de la santé publique, s'étendent à, et comprennent tous les sujets et questions ayant trait à la protection ou à la conservation de la santé et du bien-être social de la population du Canada.

Cet article me paraît comprendre tous les pouvoirs nécessaires et je ne vois pas la nécessité de décrets ministériels. Le ministre dit que le Gouverneur en conseil pourra décréter ceci et cela, mais tous les pouvoirs nécessaires sont déjà conférés par l'article.

L'hon. M. ROWELL: Si nous avons déjà tous les pouvoirs dans la première partie, quel mal y a-t-il à ce que nous les ayons dans la deuxième? Elle ne fait qu'indiquer la manière dont ces pouvoirs peuvent être exercés. Par exemple, le ministère des Affaires indiennes a une division médicale qui s'occupe du traitement et de la surveillance des sauvages établis dans nos réserves. Nous n'avons pas actuellement le dessein de transférer au nouveau ministère cette division administrative, mais il pourrait y avoir lieu de le faire à l'avenir et nous pourvoyons aux moyens nécessaires. L'article 4 est assez général pour comprendre tous les pouvoirs; celui-ci fournit les moyens d'attribuer une partie des travaux d'un ministère à un ministère différent.

M. McKENZIE: L'alinéa "i" confère l'autorité au ministre, "dans pareilles autres questions que le Gouverneur en conseil peut soumettre à son examen". Si cette disposition se rencontrait dans la loi des chemins de fer nous saurions sur-le-champ que le mot "ministre" signifie le ministre des Chemins de fer; mais, dans le présent cas, il n'y a pas de ministre. Le président du conseil nous a appris l'autre soir que ce service relèverait tout bonnement d'un autre ministère, ou que, du moins, il dépendrait d'un ministre actuel. Vu qu'il ne paraît pas y avoir de ministre particulier chargé de ce travail, l'article n'a pas un sens très clair.

L'hon. M. ROWELL: L'honorable député constatera que l'article 2 décrète qu'il y aura un ministère de la Santé publique "auquel présidera un membre du cabinet désigné par le Gouverneur en conseil". C'est de ce ministre que parle l'alinéa "i". Nous pouvons substituer le mot "ministère" au mot "ministre", si l'honorable député le préfère.

M. McKENZIE: Selon moi, il y a beaucoup de vrai dans ce que dit le représentant de Beauharnois (M. Papineau), que ce pays commence à en avoir assez des décrets du conseil. Ceux-ci ont parfois du bon, comme le whiskey, mais on abuse quelquefois du whiskey et l'on abuse certainement des décrets du conseil et la population canadienne désire vivement qu'on ait recours à eux le moins possible. Il serait bon que le président du conseil pût énumérer clairement dans la loi les pouvoirs qu'on se propose de conférer, sans laisser la porte ouverte aux décrets du conseil. Grâce à ces derniers, nous avons des lois très étranges. Ainsi, nous avons eu aujourd'hui à étudier un projet relatif à un crédit de 350 millions, et nous avons constaté que toute l'affaire, ou presque

toute, était déjà bâclée par un décret du conseil.

La même remarque s'applique au projet relatif aux conditions de l'habitation qui nécessite une forte somme d'argent. On l'a soumis à la Chambre pour la forme, mais un décret avait réellement tranché la question. Quant aux voies publiques, je crois savoir qu'une dépense d'environ 20 millions a été autorisée par un décret, pendant que les premiers ministres des provinces étaient ici.

Ces questions sont présentées à la Chambre, et l'on se sert de nous comme d'une estampe en caoutchouc pour imprimer les mots "c'est parfait." Il est temps que nous revenions à la bonne vieille pratique de soumettre au Parlement dès l'origine toutes les questions importantes, principalement celles qui ont trait aux dépenses d'argent. D'après une ancienne fable, on pendait d'abord les gens, en Ecosse, puis on faisait leur procès, et il me semble que c'est là la manière d'agir du ministère à l'égard de questions publiques importantes. Lorsque tout est réglé et qu'il n'y a plus de recours, il les soumet au Parlement.

Quoi qu'il en soit, la gauche en a assez des décrets du conseil, et elle veut des dispositions formelles afin que nous sachions ce que nous faisons et que nous ne déléguions pas à d'autres le pouvoir de rendre des lois que nous n'adopterions probablement pas, si nous avions nous-mêmes un mot à dire sur le sujet. Nous désirons beaucoup aider au ministre à faire adopter le projet, mais ses dispositions devraient être rendues claires et explicites. Si le texte que le ministre a substitué à l'alinéa "h" veut simplement dire le recueillement des renseignements sans aucune ingérence dans l'administration, je n'y trouve pas à redire, mais si le nouvel alinéa a trait à des pouvoirs administratifs, il prête assurément à la critique. Dans ma province, il y a de grands charbonnages, et les règlements concernant le percement de puits, la ventilation et tout ce qui intéresse les milliers d'hommes qui travaillent dans ces mines sont évidemment du ressort de la législature provinciale. La loi de la Nouvelle-Ecosse sur la réglementation des mines est aussi complète que toute autre loi du même genre. Si le texte que le président du conseil a substitué à l'alinéa "h" autorise une intervention quelconque, cette réglementation dépendrait de la volonté de la Chambre.

M. LESAGE: Si je ne me trompe, il s'agit ici de l'établissement d'une loi dont la mise en vigueur obtiendra le concours des provinces, et il semble entendu que nulle atteinte ne sera portée aux droits de ces dernières. Pour ce qui est de l'article 4, il me semble qu'il embrasse tout, et que la définition des différentes matières visées aux alinéas qui le suivent n'a point de raison d'être. Le texte en est applicable aux divers sujets mentionnés dans les alinéas; aussi la désignation de ces sujets suscitera-t-elle des embarras relativement aux droits des provinces. Il est fait mention, entre autres choses, de la vie et du bien-être des enfants dans un alinéa dont je m'abstiens d'aborder ici la discussion; mais c'est là un sujet fort délicat, et le pouvoir que le présent bill tend à conférer, il faudra en user avec une extrême discrétion afin de respecter les droits des provinces. Il n'est pas de province où l'on n'ait accompli beaucoup de choses en vue de la vie et du bien-être des enfants, et je considère que c'est aux provinces qu'il appartient de s'occuper de ces sortes de matières. Celle dont je parle tout particulièrement se rattache au régime scolaire, ainsi qu'aux us et coutumes des différentes provinces; aussi doit-elle relever entièrement de l'autorité législative de ces dernières.

Quant aux autres matières, il ne me paraît pas y avoir de danger à les faire relever du conseil fédéral d'hygiène tel qu'il sera constitué. A mon avis, si on laisse subsister dans le projet de loi une disposition permettant au sous-ministre de modifier certaines conditions à son gré et qu'il suffise que ces conditions soient ratifiées par décret du conseil, il sera certainement porté atteinte aux prérogatives provinciales et, au lieu d'aider les provinces à favoriser le bien-être des gens, la loi tendra plus vraisemblablement à la confusion; elle sera plutôt préjudiciable qu'utile à l'hygiène publique. Voilà pourquoi je suggère la modification du présent article afin d'en préciser davantage le sens.

M. SHEARD: La dernière fois que le projet de loi est venu en discussion, j'ai proposé l'insertion d'une disposition dont l'examen devait, me semble-t-il, être repris à une autre séance. Je demanderai au ministre s'il se souvient de cette disposition et s'il a l'intention de l'insérer dans le projet de loi. Elle était ainsi conçue:

Toutefois, rien dans la présente loi n'autorise un fonctionnaire nommé, ni une autorité créée en vertu de la présente loi ou d'un règlement édicté sous le régime de ladite loi, à exercer une juridiction ou surveillance sur un employé du service d'hygiène d'une province, sur un

conseil provincial ou municipal d'hygiène, ou sur toute autre autorité relevant des lois d'une province.

L'hon. M. ROWELL: J'avais songé à proposer que la disposition soumise par mon honorable ami de Toronto-Sud (M. Sheard) constituât, après avoir été légèrement modifiée et sans que l'objet en soit changé, un alinéa distinct venant immédiatement après l'alinéa "i". De cette façon, toutes les objections qu'on a soulevées se trouveront écartées, à ce que je crois. Cette disposition deviendrait l'alinéa "j", et le texte dont je voudrais proposer l'adoption serait comme suit:

Toutefois rien dans la présente loi, ni dans un règlement fait en vertu de ladite loi, n'autorise le ministre ni aucun fonctionnaire du département à exercer une juridiction ou surveillance sur aucun employé d'un service provincial d'hygiène, sur aucun conseil provincial ou municipal d'hygiène ou toute autre autorité locale s'exerçant en vertu des lois de toute province.

Il n'existe ni désir ni intention de faire obstacle aux autorités provinciales. L'insertion de cette disposition-là n'offre pas le moindre inconvénient.

L'hon. M. BELAND: Ce texte est-il semblable à celui de la disposition déposée par le député de Toronto-Sud?

L'hon. M. ROWELL: Il n'y a qu'une légère modification du texte; le sens reste le même.

L'hon. M. BELAND: Quelle est cette modification?

M. le PRESIDENT: Bien qu'il me déplaise d'intervenir, je dois rappeler au comité que l'alinéa "i" n'est pas encore adopté.

L'hon. M. BELAND: Je sais, monsieur le président, que nous anticipons. Je m'opposerais à l'adoption de cet alinéa "i" si le comité ne devait pas adopter quelque autre modification; mais si le ministre agrée l'amendement dont il a été parlé, je n'aurai plus rien à redire à l'alinéa. Pour ce qui est de la modification proposée par mon honorable collègue de Toronto-Sud, je dois avouer que je n'ai pas à choisir.

L'hon. M. ROWELL: J'accepte volontiers le texte du représentant de Toronto-Sud. La modification que je suggère étend quelque peu la portée de la disposition en ce qu'elle mentionne tout particulièrement le ministre.

L'hon. M. BELAND: Le texte du ministre me paraît le meilleur.

[M. Sheard.]

L'hon. M. ROWELL: Que cette disposition constitue l'alinéa "j", voilà qui m'agrée on ne peut mieux. Dans ce cas, l'alinéa "i" ne devrait plus prêter à la discussion.

M. McKENZIE: Cet amendement, au lieu de venir après l'alinéa "i", devrait plutôt, selon moi, être inséré immédiatement après l'article 5.

L'hon. M. ROWELL: Cette fois encore on me trouve tout disposé à faire au gré du comité. Il ne serait peut-être pas bon d'en former un article distinct; il est sans doute préférable d'en faire une disposition restrictive applicable à l'article tout entier. Je crois que cela vaudrait mieux que d'en faire une partie de l'article 5.

M. McMASTER: Je pense qu'il serait préférable d'en faire l'article 6. L'article 5 stipule un pouvoir réglementaire. Il serait bon de mettre la disposition restrictive à la suite de celles qui traitent des pouvoirs donnés par la loi au ministre, ou à son adjoint, ou à tout autre.

L'hon. M. ROWELL: Peut-être la proposition de mon honorable ami est-elle la meilleure. N'en faisons pas une clause, mais un article distinct:

Rien dans cette loi, ou dans tout règlement..

Et ainsi de suite. Ne touchons pas à l'article 6. Faisons de ce nouvel article le 7e, avec un article 8 à sa suite.

M. McMASTER: Mettons-le plutôt avant l'article 7, car celui-ci ne traite que du rapport.

L'hon. M. ROWELL: En effet. Mettons-le le 7e. L'article 7 actuel deviendra l'article 8.

M. TRAHAN: Je reviens au paragraphe "i". Si je saisis bien l'intention du ministre, il veut donner au Gouvernement le pouvoir de transporter des autres départements au sien les questions relatives à l'hygiène. Ne serait-il pas bon de restreindre les pouvoirs conférés au Gouverneur en conseil aux matières qui font l'objet de cette loi? Je proposerais de faire suivre le mot "questions" des mots "relatives à la santé".

L'hon. M. ROWELL: Je consens à insérer, dans cette disposition, après les mots "pareilles autres questions" les mots "relatives à la santé".

M. TRAHAN: Très bien.

L'hon. M. ROWELL: Je pense que cela revient au même.

M. le PRESIDENT: Le paragraphe se lira dorénavant:

Pareilles autres questions relatives à la santé que le Gouverneur en conseil peut soumettre à l'examen du ministre.

(L'article, ainsi modifié, est adopté.)

Sur l'article 5 (règlements).

M. SHEARD: Avant que l'on n'adopte cet article je fais remarquer que l'honorable député de Muskoka (M. McGibbon) a soumis un amendement concernant l'établissement d'un bureau de recherches scientifiques, muni de laboratoires d'hygiène. Je pense que c'est là l'endroit convenable à un amendement de ce genre. Je n'aimerais certes pas que l'on en fît une affaire de condition ou de règlement. J'aimerais que la responsabilité de sa direction en retombât sur le sous-ministre de la Santé, quel qu'il soit. J'ai déjà dit, et je n'ai pas besoin de répéter, que je n'attends aucun progrès ni aucun bienfait de l'exécution de la loi fédérale de l'hygiène, à moins qu'elle ne serve de pivot et que le travail d'un laboratoire scientifique d'hygiène ne lui soit lié. Je demanderais au ministre si une disposition du projet de loi pourvoit à ce travail spécial.

L'hon. M. ROWELL: Comme je l'ai signalé l'autre soir, lors de la présentation du projet de loi, il me semble que les pouvoirs généraux prévus par l'article 4 sont assez larges pour comprendre celui d'établir un bureau de recherches scientifiques, ou du moins un laboratoire de recherches. Tout ce qu'il faudrait en ce cas, c'est que le Gouvernement proposât un crédit pour l'établissement de tel bureau ou la construction d'un laboratoire de recherches. Mon honorable ami de Muskoka a présenté un amendement, dans l'idée, évidemment, que le projet de loi devait contenir une disposition expresse à ce sujet. Cet amendement fut réservé à une plus ample étude.

M. SHEARD: Je tiens à rappeler au ministre que cette question a déjà été soumise au Gouvernement. En octobre 1910 la commission de conservation s'est réunie, sous la présidence de sir Edmund Osler, je crois. Elle a émis un avis favorable à l'établissement d'un laboratoire national d'hygiène publique. Cette conclusion fut transmise au conseil privé. Le rapport du comité du conseil privé (n° 601), en date du 27 mars, déclara qu'un laboratoire devait être établi. On pourvut pour cela à une somme de 25,000 dollars. Autant que je puis le constater, les choses ne sont pas allées plus loin. Je crois qu'on a versé, ou placé, le montant au département de l'Agriculture. Mais autant que j'ai pu m'en assurer, aucun avantage n'en est résulté. Cependant, dans le vaste plan de conservation, les règlements de la commission pourvoyaient abondamment à ce travail; on avait alloué des crédits, d'une façon restreinte et inefficace, pour son exécution.

Néanmoins, il semble être mort d'inanition ou d'inaction. C'est justement ce que je veux empêcher, en recommandant que l'on ajoute un article dans ce projet de loi, spécifiant que le sous-ministre devra établir un bureau de recherches scientifiques et d'enquêtes en matières d'hygiène. Si l'on fait cela, il ne sera pas possible d'éviter la responsabilité, et si le travail n'est pas exécuté d'une façon satisfaisante, le Parlement aura l'occasion, lorsqu'il discutera le rapport annuel, de signaler les fautes de ce fonctionnaire. De cette manière, nous pourrons insister pour que le travail soit entrepris sans délai, au lieu d'en faire une simple question de règlement, n'offrant aucune certitude. Je ne connais pas un seul département de santé publique digne de ce nom au monde, qui ait jamais rendu de réels services, sans s'appuyer sur une série de laboratoires dont les découvertes ont inspiré tous les autres travaux et améliorations. Si nous voulons faire fonctionner ce service d'après des données scientifiques et progressives, il faut que nous ayons ce laboratoire, et nous devons prévoir son établissement de telle façon que l'on ne puisse pas s'empêcher de le créer. Voilà mon idée, et c'est pourquoi j'insiste autant que je peux pour demander que l'on fasse de l'établissement de ce laboratoire une partie intégrante de la loi.

M. McGIBBON (Muskoka): Je désire appuyer les remarques de l'honorable député de Toronto-Sud (M. Sheard). Il me semble que ce projet de loi, s'il était adopté tel qu'il est rédigé actuellement, c'est-à-dire sans parer à la création d'un bureau de recherches scientifiques, aurait l'air d'une vraie farce pour quiconque connaît un peu la question. Sans cette disposition, il semblerait que le Gouvernement eût voulu créer un poste pour quelque ami politique, car je ne sais vraiment pas quel autre usage l'on pourrait faire de la loi. Il est impossible d'imaginer à quoi pourrait bien servir, à notre époque, un département de santé publique, qui ne serait pas muni de laboratoires scientifiques. Si tous ces articles avaient été omis, je comprendrais que l'on eût pu omettre celui qui devrait avoir trait à la création d'un service de recherches

scientifiques; mais puisque nous spécifions délibérément certaines choses que nous voulons que le département de santé fasse, et que nous laissons de côté, comme je l'ai dit l'autre soir, la raison d'être même de la mesure, je ne vois réellement pas l'avantage qu'il y aurait, au point de vue national à adopter ce projet. Les services de recherches scientifiques sont aujourd'hui excessivement importants; on ne peut pas le nier. Ils sont le complément essentiel de toutes choses, et le temps est passé où ces travaux pouvaient être laissés au soin des individus ou même des gouvernements provinciaux, car ils entraînent des frais énormes. La dépense de ce chef pour les dix prochaines années sera probablement de 500,000 piastres à 1 million, si l'on veut faire le travail comme il faut. A mon avis il n'y a rien dont le Canada ait autant besoin aujourd'hui que d'examiner l'aspect scientifique des questions non seulement hygièniques, mais économiques.

Pendant la guerre nous avons vu comment nous étions handicapés par l'application pratique que faisaient les nations ennemies des découvertes scientifiques. Il n'y a pas de doute que leurs connaissances scientifiques ont prolongé de beaucoup la guerre. Nous autres, au Canada, nous avons été lents à suivre le mouvement, en matière de recherches scientifiques; nous n'avons pas saisi la grande importance qu'elles avaient au point de vue de la santé publique ou du mouvement économique. Je ne voudrais pas que ce projet fût adopté comme étant le résultat final de notre jugement réfléchi, sans qu'il contînt seulement le but principal pour lequel ce département est créé.

M. McMASTER: De ce côté-ci de la Chambre, nous n'avons pas essayé de calmer le zèle et l'enthousiasme de l'honorable ministre qui a présenté le projet; nous nous sommes contentés de vouloir rendre ce sujet conforme aux lois. C'est pourquoi il serait peut-être à propos que nous disions un mot en faveur des idées émises par l'honorable député de Toronto-Sud (M. Sheard) et de l'honorable député de Muskoka (M. McGibbon). Exerçant la même profession que le président du conseil privé (M. Rowell), je suis parfaitement d'accord avec lui sur le fait que la création d'un bureau de recherches scientifiques tomberait sous les dispositions générales du commencement de l'article 4; mais il me semble que cela ferait une bonne impression dans le pays, si nous indiquions clairement que ce bureau de recherches ou ce laboratoire devra être établi.

[M. McGibbon (Muskoka).]

Je disais l'autre jour que les découvertes du grand chimiste Pasteur avaient assez enrichi la France pour la compenser de l'énorme indemnité qu'elle dût payer à l'Allemagne, après la guerre de 1870. Le ministre, à mon avis, pourrait se ranger à l'opinion de ceux qui appuient le projet de loi, puisqu'il est dans l'heureuse situation d'être le promoteur d'une mesure législative qui rallie l'approbation universelle. Nous voulons tous atteindre le même but; il y a bien divergence d'opinion sur les moyens à prendre, mais, somme toute, il n'existe aucune divergence sur le but à atteindre. Je suggère donc au ministre qu'il pourrait déclarer en toutes lettres que nous aurons, au Canada, un bureau ou laboratoire de recherches, comme l'a dit avec tant d'éloquence l'honorable député de Muskoka qui, à titre de docte médecin, peut se prononcer en pareille matière avec plus d'autorité qu'un simple avocat.

M. STEELE: Nombre de collègues ont préconisé la création d'un laboratoire se rattachant au ministère de la Santé publique, et je souscris volontiers aux arguments formulés en ce sens. En réalité, je dirais qu'un ministère de la Santé publique sans laboratoire serait déjà suranné avant sa création. Seulement, je ne saurais me rallier aussi cordialement à l'avis de ceux qui préconisent la création d'un laboratoire comme celui qu'on a suggéré ce soir. A mon avis, ce qu'il nous faut, au Canada, c'est un grand laboratoire national, qui ferait l'œuvre voulue pour les recherches industrielles et scientifiques; un laboratoire qui coopérerait avec celui qui existe déjà au ministère du Revenu de l'Intérieur, bref, un laboratoire hygiénique qui se chargerait de tous les travaux dont le besoin se ferait sentir au pays, à l'avenir. Insérer cet article dans le texte n'aboutirait qu'à créer un autre laboratoire d'ordre secondaire se rattachant à notre œuvre nationale. L'essentiel, c'est de coordoner les laboratoires existant déjà et d'y ajouter une annexe comme celle qu'on a suggérée, pour les besoins de l'hygiène. Seulement, au préalable, il faut que le Gouvernement fasse une étude approfondie de la question, et j'espère qu'au cours de l'année, on créera un grand laboratoire national, dans le genre de l'institut Pasteur, à Paris, et du grand laboratoire de Washington. Je demande donc au Gouvernement de ne pas insérer cet article dans le projet de loi et de mettre à l'étude le projet de laboratoire que j'ai suggéré.

M. COWAN: En parcourant ce texte pour la première fois, j'ai cherché d'y trouver une disposition relative à un laboratoire; car je ne saurais concevoir qu'on puisse établir un ministère d'hygiène publique sans cela. Je dois l'avouer, à ma première lecture du texte, je n'ai pas réussi à y découvrir pareille disposition; mais en le relisant attentivement, je me suis convaincu, comme le ministre lui-même, qu'un des articles comporte cette interprétation. Il serait préférable, toutefois, de statuer explicitement que pareil laboratoire sera créé. En effet, je ne saurais concevoir que le ministre veuille que ce ministère aboutisse à l'insuccès, et sans un laboratoire, supérieur à tout ce qui existe déjà au pays, ce ministère serait voué à l'avortement. En établissant le laboratoire projeté, vous rallierez à l'appui de ce ministère, tous les médecins du pays, et sans cela, je doute fort que nous obtenions leur appui dans une mesure appréciable.

Encore que je ne sois pas médecin—je suis membre d'une profession connexe—j'ai noué force relations avec la profession médicale du Canada, et je ne saurais souscrire à nombre de critiques que la presse adresse, de nos jours, aux médecins, au sujet de leurs relations avec le ministère de la santé. Les médecins sont progressistes et, en matière de progrès, ils priment toutes les autres professions—sauf, bien entendu, celles dont je me réclame et qui a droit à ma loyauté—et la profession médicale, au Canada, soutient favorablement la comparaison avec celle du monde entier. Il va sans dire que si nous voulons que nos médecins continuent à progresser, il faut leur donner les moyens de le faire. Il faudrait prendre la décision d'établir ce laboratoire à aussi bref délai que possible. S'il en doit être ainsi, rien n'empêche de le déclarer dans ce projet de loi; car, alors, vous vous rallierez la sympathie de tous les médecins canadiens, et ce serait assurer le succès de l'entreprise. Je me range entièrement à l'avis exprimé par l'honorable député de Toronto-Sud.

M. MANION: Je prends la parole pour appuyer la proposition et dire un mot en justice pour les conseils provinciaux d'hygiène.

Quelques orateurs ont critiqué ces bureaux. . .

Des VOIX: Non.

M. MANION: Je veux dire qu'ils les ont critiqués inconsciemment en disant que l'œuvre de la santé publique ne peut pas se faire sans un laboratoire. Je suis d'accord sur la nécessité de créer un laboratoire de recherches, mais d'après ce que je connais, aucun des bureaux provinciaux d'hygiène n'en possède.

M. SHEARD: Le bureau de l'Ontario en a un depuis dix ans.

M. MANION: L'honorable député a peut-être raison, je ne pensais pas qu'il en avait. Néanmoins, je désire appuyer l'idée. Je crois que nous devrions avoir un laboratoire de recherches. On a parlé des laboratoires de recherches aux Etats-Unis. Un des mieux montés au monde est celui de l'Institut Rockefeller qui est subventionné avec l'argent fourni par John D. Rockefeller. Quelques-uns des seigneurs de la guerre de ce pays, qui ont gagné des millions avec la guerre, pourraient témoigner un juste sentiment de proportion en aidant à établir au Canada un laboratoire de recherches pratique à l'instar de celui de l'Institut Rockefeller aux Etats-Unis.

L'hon. M. ROWELL: Je suis cordialement d'accord avec l'idée généralement exprimée de l'importance d'un laboratoire de recherches. J'ai déclaré que le pouvoir d'établir un laboratoire de recherches est clairement donné dans l'article 4, mais il me semble y avoir de la part des membres de la Chambre un désir de voir ajouter quelques mots au bill pour indiquer d'une manière spéciale que l'établissement d'un semblable laboratoire rentre dans les attributions du département. Nous ne devrions pas avoir une série de laboratoires installés dans différents départements. Il est très important que le travail se fasse aussi économiquement et aussi efficacement que possible. En consentant à cet amendement tel que je l'ai suggéré, je ne m'engage pas, ni le Gouvernement, à proposer un crédit à cet effet dans le courant de la session; c'est une question que devra examiner le Gouvernement quand viendra l'étude du budget. Si je consens à introduire dans le bill une mention des laboratoires de recherches, je consens à la mention spéciale du fait que le département a en vue l'établissement et l'entretien d'un laboratoire. Nous pourrions ajouter comme paragraphe "b":

L'établissement et l'entretien d'un laboratoire pour la santé publique et des travaux de recherches.

Je crois que ce serait préférable de lui donner cette place dans l'article.

M. DAVIDSON: Si cela prévoit une dépense d'argent, il faudrait le faire précéder du consentement du Gouverneur en conseil.

L'hon. M. ROWELL: C'est simplement pour définir les pouvoirs du département. Nous ne votons pas d'argent, et le Gouvernement ne s'engage à aucune dépense.

(L'amendement est adopté et l'article 4, ainsi modifié, est adopté.)

Sur l'article 5 (règlements).

M. SHEARD: J'ai présenté, l'autre soir, un amendement—je ne sais pas s'il a été rejeté ou non; peut-être pourriez-vous me renseigner, monsieur le président—qui disait à peu près ceci:

Le contrôle des maladies vénériennes par des quarantaines aux différents ports d'entrée ou par toutes autres méthodes et recherches qui éviteront la diffusion de ces maladies dans tout le Canada.

On devrait introduire dans le bill quelque déclaration spéciale à ce sujet.

M. le PRESIDENT: L'amendement mentionné par le député de Toronto-Sud a été repoussé l'autre soir, en comité, sur division.

M. McGIBBON (Muskoka): L'amendement rejeté était beaucoup plus sévère que celui qui est présenté actuellement.

L'hon. M. FIELDING: Jusqu'à quel degré les hôpitaux relèveront-ils de l'examen ou du contrôle de ce département?

L'hon. M. ROWELL: Le département du Rétablissement civil du soldat entretient des hôpitaux pour les soldats.

L'hon. M. FIELDING: Ce sont des hôpitaux militaires.

L'hon. M. ROWELL: Oui, et des hôpitaux où les hommes qui ont été soldats sont soignés. Mais les hôpitaux ordinaires du pays, à l'exception des hôpitaux de marine, sont entièrement sous la juridiction des provinces.

L'hon. M. FIELDING: Nous devons tous nous intéresser à l'objet de cette mesure, spécialement après avoir pris connaissance des statistiques que le ministre nous a données l'autre soir relativement au taux alarmant de la mortalité infantile. Ce que je redoute le plus, c'est que la loi est si générale et si vague que nous aurons une vaste organisation nécessairement coûteuse et qui n'aura rien de particulier à faire.

D'après le texte du bill, nous aurons la coopération, la coordination—un grand mot par les temps qui courent—la conservation, l'inspection et la surveillance de la santé publique, mais le département n'aura rien à faire en particulier. Cela rappelle, pour ainsi dire, la situation plaisante que font ressortir, à tout bout de champs, les journaux comiques de l'homme qui est "attifé de ses plus beaux habits et qui ne sait où aller". Je ne fais pas ces remarques dans un but de critique; j'ai toutefois un plan à suggérer pour que le nouveau département ait quelque chose à faire, et ma proposition a quelque rapport avec la question que j'ai posée relativement aux hôpitaux.

Il existe dans la mère patrie et dans certains Etats de l'Union américaine, un ensemble de lois que nous pouvons désigner sous le nom de lois sociales d'une nature progressive, concernant les salaires minima, les pensions à la vieillesse et une variété d'autres sujets du même ordre. A l'avenir, le Gouvernement sera obligé de porter plus d'attention à ces lois que par le passé, mais il est impossible que nous donnions une solution à tous ces différents problèmes en même temps. Or, je suis d'avis que l'une des principales questions qui devraient attirer particulièrement l'attention du nouveau département, c'est celle de l'encouragement et de la multiplication des maternités. Au cours d'une conversation que j'ai eue dernièrement avec l'administration d'une association charitable dans l'une de nos grandes villes, j'ai été fort intéressé d'entendre le compte rendu des œuvres qu'elle accomplit. Il m'a fait observer modestement: "Nous surveillons nos protégés depuis le berceau jusqu'à la tombe". Nous faisons mieux encore: nous devançons le berceau, puisque nous fondons des maternités". Dans quelques-unes de nos grandes villes—et je suis heureux qu'Ottawa soit du nombre—il existe un certain nombre de ces institutions. Elles sont nécessairement d'une nature locale; les prix sont plus ou moins élevés, car elles sont obligées de demander des honoraires. Or, s'il est une législation sociale qui mérite d'être étudiée sérieusement, ce sont les mesures à prendre pour que la mère, devant donner le jour à un enfant, soit entourée de tout le confort nécessaire, qu'elle reçoive les soins médicaux voulus et qu'avant, aussi bien qu'après la naissance de l'enfant, elle obtienne la nourriture et le repos qu'exige son état. Voilà l'œuvre par excellence, pour la conservation de la vie des enfants. Partout où existe une maternité, cet hôpital pourrait fort bien être placé sous la juridiction du nouveau département, qui pourrait en fonder là où il n'y en a pas.

Je ne vais pas jusqu'à prétendre que l'on doive adopter un plan uniforme à ce sujet, mais partout où un hôpital de cette nature

existe, j'aimerais à voir le département se mettre en relations avec les autorités et prendre des mesures pour encourager l'œuvre. Voilà un cas, c'est évident, où le gouvernement fédéral, les gouvernements provinciaux et les autorités locales, pourraient très bien agir de concert et encourager nombre d'œuvres utiles et pleines de promesses. Certes! Je ne connais pas de champ dans le domaine social qui offre de plus grandes chances de faire du bien que celui-là. Je n'ai pas besoin de m'étendre plus longuement sur le sujet, car, mes collègues, qui sont médecins, sont plus en mesure que votre humble serviteur de faire valoir des arguments irréfutables à l'appui de ce projet. S'il est, toutefois, une réforme dont le besoin se fasse sentir dans le domaine sociale à l'heure qu'il est, c'est bien celle qui est destinée, à cette période critique et pour la mère et pour l'enfant, à assurer à la femme, sur le point de devenir mère, les soins médicaux, le confort, la nourriture et toutes les conditions de nature à lui alléger le fardeau de la maternté, à sauver la vie de la mère et de l'enfant, au bénéfice de la population du pays en général.

M. SHEARD: Sous le régime des dispositions de l'Acte de l'Amérique britannique du Nord, la seule assistance que le Gouvernement fédéral pourrait fournir aux maternités, ce serait d'accorder une subvention en argent aux hôpitaux dans les différents comtés.

Les institutions de charité et tous les hôpitaux, spécifiquement énumérés dans l'Acte de l'Amérique britannique du Nord, sont sous la direction des législatures des différentes provinces. Voilà la seule raison, je le suppose, pour laquelle le présent bill ne mentionne pas les sujets en question.

L'hon. M. FIELDING: Je ne tiens pas à ce que le bill mentionne ce sujet en particulier. Je suis absolument satisfait de laisser la question entre les mains du ministre, si le but visé est excellent.

Je le répète, le pouvoir fédéral se mêle passablement d'un bon nombre de questions qui relèvent distinctement de la juridiction des législatures provinciales. La question des grandes routes est un problème essentiellement provincial, et cependant, nous nous en occupons bien. Dans cet ordre d'idées, je suis convaincu que les autorités provinciales ne nous ménageraient pas leur concours et permettraient à mon honorable ami, d'accomplir de grandes choses.

Je me rends compte que, bien que nous soyons tous assez susceptibles quant à la question des attributions des gouvernements provinciaux, dès qu'une tentative d'empiéter sur l'autonomie des provinces est accompagnée d'une généreuse subvention, les objections ne mettent guère de temps à disparaître, règle générale.

L'hon. M. ROWELL: J'approuve de tout cœur les observations que l'honorable député de Queen-et-Shelburne (M. Fielding), vient de faire relativement à l'importante question qu'il a soulevée. Je suis d'avis, toutefois, que ce problème relève de la juridiction des provinces. Le gouvernement fédéral ne pourrait intervenir, à mon sens, qu'en vertu des pouvoirs que lui confère l'alinéa "a", dans le projet.

Le paragraphe "b" a été ajouté au paragraphe "a" et celui-ci prévoit maintenant une coopération avec les autorités sanitaires provinciales, territoriales ou autres pour la conservation de la vie des enfants et l'accroissement de leur bien-être. Ce sont là, il me semble des termes assez larges pour répondre à ce que veut mon honorable ami et, si le Parlement jugeait à propos de voter des fonds à cette œuvre, il en aurait parfaitement le droit.

M. McGIBBON (Muskoka): Je désire exprimer mon approbation de ce que propose l'honorable député de Shelburne-et-Queen (M. Fieding). J'admets l'objection que l'on soulève, mais il va falloir, dans l'intérêt de ce pays, vider beaucoup de ces objections auxquelles donnent lieu nos lois fondamentales. Il me semble que rien ne contribuerait davantage à améliorer le sort des pauvres, si l'on adoptait la proposition de mon honorable ami. J'irais même plus loin, et j'assurerais les services d'un médecin à tout pauvre de ce pays, femme ou enfant, depuis le berceau jusqu'à la tombe. Je crois que l'intérêt national exige que nous prenions sans retard des mesures à ce sujet.

M. STEELE: Je désirerais ajouter quelques mots à seule fin d'exprimer la satisfaction que j'éprouve à la vue de l'unanimité qui existe dans cette Chambre depuis le commencement de ce débat sur la création d'un ministère de la santé publique. Cette unanimité se manifeste surtout dans le cas de l'enfance, dont il s'agit d'assurer le bien-être. L'idée d'établir un service fédéral de la santé publique a été chaleureusement applaudie de l'Atlantique au Pacifique par d'éminents citoyens que ce sujet intéresse profondément et qui se préoccupent pardessus tout du bien-être de l'enfant.

Ce qui me cause un plaisir tout particulier dans la circonstance, c'est qu'au moins pour une fois, les provinces de Québec et d'Ontario vont pouvoir se donner la main et concourir à la création d'un ordre de choses éminemment utiles à l'un et à l'autre. Nul désaccord ne saurait exister, en effet, entre la province de Québec et celle d'Ontario quand il s'agit d'une affaire de pareille sorte. Les représentants de la province de Québec nous en ont donné la preuve ce soir et dans d'autres occasions.

Je vais lire à la Chambre l'extrait suivant d'un article qui a paru dans la "Presse" il y a quelques semaines. Ce journal qui, de tous les journaux de langue française de ce pays, a peut-être, m'assure-t-on, la circulation la plus considérable....

L'hon. M. LEMIEUX: De tous les journaux du Canada.

M. STEELE: Je suis bien aise de l'apprendre, puisque cela donne plus de valeur encore à ses opinions. Elle dit, relativement au bien-être de l'enfant:

> Dans un temps où la guerre et un autre mal non moins cruel que la guerre a éclairci nos rangs, qui refusera d'admettre la nécessité de faire un urgent effort pour remplir le vide? L'heure est venue d'apporter plus d'attention que jamais à la garde du berceau.

Ce court passage exprime en peu de mots le sentiment de la grande majorité des citoyens de ce pays. "La Presse" avait en vue, je n'en doute point, un état de choses qui malheureusement règne dans la province de Québec et qui peut-être donne à cette province—je le dis sans intention de manquer aux égards qui lui sont dus—une place à part dans ce pays en ce qui regarde la mortalité infantile. Je citerai, en exemple, les chiffres de cette mortalité. Si je compare la province de Québec à celle d'Ontario, il ne faudra pas croire que je veuille rabaisser la première, alors que mon but est simplement de montrer en quoi la province de Québec est susceptible d'amélioration. En 1915, il y a eu, dans la province de Québec, 83,274 naissance, avec 12,775 décès d'enfants de moins d'un an. C'est là une proportion alarmante. Dans la province d'Ontario, province qui sous ce rapport est loin d'occuper un rang bien enviable, puisque certaines autres provinces font beaucoup meilleure figure,—mais je me sers des chiffres relatifs à celle-là parce que ce sont les seuls dont je dispose—il y a eu 67,032 naissances en 1915 et 6,838 décès d'enfants de moins d'un an. Malgré près d'un cinquième de plus dans le chiffre des naissances cette année-là pour la province de Québec, le nombre des décès d'enfants de moins d'un an a dépassé celui de l'autre province de près du double, et la différence devient encore plus apparente si la comparaison porte sur les décès d'enfants de moins de quatre ans. Pour rendre la chose encore plus claire, permettez-moi de vous citer les chiffres qui concernent Montréal et Toronto.

En 1916, il y a eu à Montréal 186 décès d'enfants de moins d'un an pour 1,000 naissances. Dans la même année à Toronto, le nombre des décès n'a été que de 93 pour 1,000 naissances; c'est-à-dire juste la moitié. Il y a beaucoup de villes où la mortalité est moindre, mais il y a grandement lieu à une amélioration dans toute la province de Québec, comme dans la ville de Montréal, et j'exhorterai les citoyens du Canada à peser longuement l'opinion exprimée par la "Presse".

L'hon. M. BELAND: Je n'entends contredire aucune des allégations de mon collègue et ami le député de Perth-Sud (M. Steele); je confirmerai plutôt, dans une certaine mesure, ce qu'il a dit, surtout en ce qui regarde la coopération qui devrait exister entre la province de Québec et celle d'Ontario.

Je suis sûr que non seulement en matière de santé publique, mais à l'occasion de plusieurs importantes questions d'intérêt public, les deux provinces peuvent faire beaucoup de bien au pays, pour peu que chacune y mette de la bonne volonté. Ce bill a causé une certaine anxiété aux fervents de l'autonomie locale; mais je crois qu'en l'étudiant de plus près et en tenant compte des propositions d'amendement agréées par le Gouvernement, ils verront qu'il n'empiète pas sur les attributions provinciales. L'honorable député de Shelburne-et-Queen (M. Fielding) a voulu ridiculiser le mot "coordination"; mais il me semble, à moi, qu'il serait bon de placer sous un contrôle unique, l'action du Gouvernement fédéral par rapport à la santé publique. Le ministère de l'Intérieur, le ministère de l'Agriculture et le ministère du Revenu de l'intérieur s'occupent tous de la santé publique, d'une façon en général. Or, qui niera que la coordination de ces diverses branches sous un contrôle unique soit susceptible de contribuer à l'efficacité du service? L'Acte de l'Amérique britannique du Nord n'attribue la juridiction, en matière de santé publique, ni au gouvernement fédéral ni aux gouvernements provinciaux; mais il est évident que dans certains cas, comme,

par exemple, en fait d'inspection d'écoles, ce sont les provinces qui ont juridiction.

Dans un champ plus vaste, c'est-à-dire s'il s'agit, par exemple, de prévenir la propagation de maladies contagieuses, il n'est pas si facile de déterminer la juridiction. mais jusqu'à présent les plus importantes questions concernant la santé publique ont été reconnues comme étant du ressort des provinces, et en interprétant l'acte de l'Amérique britannique du Nord dans ce sens, on a établi, dans tout le Canada, des commissions provinciales d'hygiène. L'honorable député de Perth-Sud, sans penser à mal, a fait tout particulièrement allusion à la province de Québec en parlant de la grande proportion de la mortalité infantile. Je puis dire que la commission d'hygiène provinciale de Québec est une des mieux organisées qu'il y ait en Canada, et que la province de Québec est la première qui ait été divisée en districts sanitaires; qu'elle compte une dizaine de districts de ce genre et qu'elle a à sa tête un inspecteur sanitaire qui est porteur d'un diplôme universitaire faisant foi de sa science en matière d'hygiène publique.

Il y a, dans la province de Québec et probablement dans l'Ontario et les autres provinces, des laboratoires de chimie et de bactériologie très bien outillés, où les médecins ont accès pour diagnostiquer les maladies, et où l'on envoie des échantillons de lait et d'eau potable, pour en faire faire l'analyse. Il y a aussi un département de statistiques très efficace.

M. MANION: Y a-t-il un département de recherches?

L'hon. M. BELAND: Il n'y en a pas, si ce n'est pour établir que l'eau destinée à l'usage du public est ou n'est potable.

M. MANION: Ce n'est pas ce qu'on appelle des recherches.

L'hon. M. BELAND: Non. En fait d'hygiène scolaire, ils existe un système efficace. Mais j'avoue que la proportion de la mortalité enfantile est plus élevée dans la province de Québec que dans quelques autres. Il ne faut pas oublier, toutefois, que la population de cette province est éparpillée sur un vaste territoire et que la proportion de la natalité y est beaucoup plus élevée. Il s'ensuit, évidemment, que les parents ont beaucoup plus de difficulté à prendre soin de leurs enfants. La situation, sous ce rapport, s'est beaucoup améliorée depuis dix ans surtout à Montréal.

Au sujet des immondices, des maisons d'habitation et des établissements industriels, la province de Québec est dotée de lois admirables. Au cours de sa dernière session, la législature de cette province a adopté des mesures auxquelles ceux qui ont à cœur la protection de la santé publique ne sauraient manquer d'applaudir. Elle a adopté aussi, à la demande de la commission centrale d'hygiène, une loi relative aux maladies vénériennes, sujet plus délicat, dont le député de Queen-et-Shelburne a parlé. Je n'ai pas l'intention de retarder les délibérations du comité en faisant lecture de cette loi, mais je dirai qu'elle contient trois articles de la plus haute importance, qui ont été insérés dans la loi provinciale concernant l'hygiène publique. Je n'ai aucune objection à ce que l'on insère dans ce bill un article concernant la création d'un bureau ou laboratoire de recherches scientifiques. L'opposition est, tout comme le parti ministériel, disposée à coopérer avec le Gouvernement, pourvu que la mesure dont il s'agit n'empiète pas sur les libertés provinciales.

M. TRAHAN: Je reviens à l'article 5, qui est conçue en ces termes:

> Le Gouverneur en conseil a le pouvoir d'établir les règlements qui peuvent être nécessaires pour mettre à effet et accomplir les objets de la présente loi, et d'imposer des pénalités pour toute infraction à ces règlements.

Je ne suis pas disposé à attribuer bien des pouvoirs au Gouverneur en conseil.

Dans cette affaire des peines à imposer, nous avons été témoins de choses qui n'étaient pas de nature à nous rassurer. Si le Gouvernement fait de ce pouvoir le même usage que par le passé, la situation ne sera pas gaie. Je demanderais de retrancher les mots "et d'imposer des peines pour toute infraction à ces règlements." Si le ministre n'y consent pas, les peines devraient être déterminées par la loi elle-même. Le public ne sera pas satisfait si le Gouvernement, par un décret, imposait une amende de 5,000 piastres pour une infraction à un de ces règlements. Je proposerais, comme alternative, d'ajouter les mots "n'excédant pas 25 piastres ou 50 piastres, après le mot peine."

M. McMASTER: Pour assurer le bon fonctionnement de ce service, il faudra de la coopération, de la coordination, de l'entente. Pourquoi imposer des peines? Quand la loi sera en vigueur, si l'on constate que la coopération, la coordination, et les autres considérations de cette nature ne sont pas suffisantes, le ministre pourra s'adres-

ser de nouveau au Parlement et faire décréter des châtiments proportionnés à l'offense. Apprenons à avoir confiance dans le peuple et dans la bonne volonté des provinces. Renonçons à cette idée d'imposer des peines et rapportons-nous-en au bon sens et à la bonne volonté du public. Je suppose que cette loi concernera surtout les gouvernements provinciaux et les municipalités. Ne mettons pas la férule trop en évidence, dès le commencement.

L'hon. M. ROWELL: Cet article n'est qu'une répétition de celui qui se trouve dans tous les bills de cette nature.

M. McMASTER: Il ne s'agit pas ici d'un bill ordinaire.

L'hon. M. ROWELL: Si l'on donne le pouvoir d'établir des règlements, il faut donner également celui de les mettre à exécution, si l'on veut obtenir un résultat. Dans une affaire comme celle-ci il n'y a pas à redouter que les autorités se montrent trop sévères. L'honorable député a raison de dire que tout le bill est redigé en vue de la coopération. On en a une preuve évidente dans l'article qui pourvoit à l'institution d'un conseil de santé publique fédéral, composé des sous-ministres de la santé publique de toutes les provinces. Mon honorable ami ne doit pas avoir d'objections sérieuses à une disposition comme celle-ci.

M. McMASTER: Il me déplairait de voir le comité supposer que je lui fais perdre un temps précieux en soulevant des objections que je ne croirais pas sérieuses. Si le ministre désire s'assurer la coopération d'un homme ou d'une femme, je lui conseillerais de ne pas mettre trop en évidence cette question des peines. Je comprends parfaitement que dans l'organisation d'un nouveau service, le Gouvernement doit avoir une certaine latitude pour établir des règlements par décrets ministériels—malgré notre aversion pour cette manière de procéder—mais vous n'obtiendrez pas la coopération du public si vous le menacez de fortes peines. Je crois qu'il serait préférable de n'en pas parler dans le bill.

M. NESBITT: Dans l'application de la loi concernant la quarantaine, de la loi concernant la falsification des denrées et autres lois de cette nature, il faut des punitions, si l'on veut que le Gouvernement en fasse respecter les dispositions.

M. DEVLIN: Je partage l'avis de mes collègues de la gauche et le comité devrait avoir au moins une idée des peines qui seront édictées avant que le Parlement soit invité à les décréter.

L'hon. M. ROWELL: Les punitions dépendront absolument de la nature des règlements. Le département aura l'inspection et l'examen médical des immigrants et des matelots, la direction des hôpitaux de marine, la surveillance des chemins de fer, des navires et autres moyens de transport. Dans le cas d'une compagnie de transport, la peine ne doit pas être la même que s'il s'agit d'un particulier qui aurait commis une offense d'une nature toute différente. Pour cette raison, il est difficile de spécifier. Tout dépend de la nature de l'offense et de celui qui l'a commise.

M. DEVLIN: C'est bien ce que je pensais et c'est pourquoi l'honorable député de Nicolet a eu raison de demander qu'on fixe une peine maximum et une peine minimum, afin de donner plus de latitude.

L'hon. M. ROWELL: Je n'ai aucune objection à fixer la peine maximum à 200 piastres. Ce chiffre me paraît très modéré, surtout si l'on a affaire à une compagnie.

M. VERVILLE: Si je comprends bien, l'objet du présent bill est de protéger une certaine classe de la population, jusqu'à un certain point, contre une autre classe de la société. Ceux qui sont visés par ces peines sont très bien en mesure de les payer.

Quiconque n'observe pas le règlement devrait payer une amende, et une forte amende, car il arrive parfois dans le cas d'une grande corporation que celle-ci paiera une forte amende et ne se conformera point à la loi. J'ai déjà vu cela dans le passé.

Sur l'article 6 (conseil de salubrité fédéral.)

L'hon. M. ROWELL: Je serais d'avis de remplacer "trois" par "cinq" dans la cinquième ligne de l'article, relativement au nombre des membres qui seront nommés.

L'hon. M. BELAND: Y a-t-il une raison particulière d'augmenter le nombre?

L'hon. M. ROWELL: Depuis la rédaction du projet, on m'a représenté qu'il convient d'avoir dans un tel conseil le président de la société nationale d'hygiène sociale du Canada, ou un homme de ce type-là. Puis il est question de former une association nationale pour combattre les maladies vénériennes. Dans ce cas, il conviendrait que son président fût membre du conseil. De plus, eu égard au profond intérêt que les ouvriers syndiqués portent à ce projet, il serait à désirer que les ouvriers eussent un

représentant dans le conseil. Et pour d'excellentes raisons, il devrait aussi y avoir un représentant feminin. J'ai donc cru sage de porter de trois à cinq le nombre des membres pour qu'il soit possible d'avoir des représentants de ces groupes que les questions d'hygiène concernent de si près.

L'hon. M. BELAND: Est-il question de donner aux cinq membres du conseil projeté une autre rémunération que leurs dépenses?

L'hon. M. ROWELL: Non, il n'est pas question de les rémunérer.

M. McMASTER: Je suggère un changement dans le texte, changement qui peut être inutile, mais qui servira probablement à indiquer plus clairement ce dont il est question. Je propose d'insérer dans l'avant-dernière ligne les mots "relativement à la présente loi. Alors, l'article portera" et il est chargé des dévoirs et a les pouvoirs, relativement à la présente loi, que le Gouverneur en conseil peut prescrire.

L'hon. M. ROWELL: Je ne m'oppose pas au changement, bien que ce soit là le sens du texte actuel de l'article.

M. KEEFER: Avant que nous laissions de côté l'article 6, je tiens à faire observer au comité que cet article est en substance le résultat d'un congrès médical qui a eu lieu en 1866. L'autre soir, le représentant de Fort-William (M. Manion) a été trop modeste en ne cherchant pas à réclamer pour sa profession le mérite qui s'attache à ce projet. J'ai eu affaire à la profession médicale au sujet du présent bill et j'ai aussi aidé au président du conseil privé, et je me suis aperçu que la première demande d'une loi d'hygiène est venue de la profession médicale. C'était au mois de mars 1866, lorsque le pays était menacé d'une épidémie de choléra. Un congrès médical fut convoqué à Ottawa et pendant ses séances, la résolution suivante fut adoptée —et la députation verra comme elle correspond en substance à l'article en délibération:

> Au Gouvernement incombe le devoir de l'organisation générale, de la concentration des forces, de la diffusion des renseignements de la surveillance extérieure. Il est de son devoir de monter la garde et de défendre les abords s'ils peuvent être défendus. Il est aussi de son devoir d'instituer un conseil central de salubrité avec lequel pourront correspondre tous les autres conseils, et même les particuliers.

Je félicite la profession médicale d'avoir enfin, grâce à ses travaux incessants, obtenu une loi d'hygiène qui est universellement approuvée, malgré les insultes de la presse. Je n'appartiens pas à la profession médicale, et comme le représentant de Brome, je sens que je puis en parler avec une impartialité absolue. Nous lisons parfois dans les journaux des colonnes à son adresse et des allusions désobligeantes à l'endroit des allopathes. Si je comprends un peu le bill, il frappe à la base même de la profession médicale, et s'il atteint son but, les médecins pourront, comme Othello, n'avoir rien à faire. Tout l'objet du bill n'est pas de guérir, mais de prévenir. Que demande-t-il et que demande la profession médicale? Un lait pur, de l'eau pure, des aliments purs, des médicaments purs et des conditions hygiéniques saines. Et il semble étrange, dans les circonstances, de relever dans les journaux en aucune partie du pays des critiques à l'adresse de la profession médicale.

M. McMASTER: Tout comme nous, les journalistes font venir un médecin lorsqu'ils tombent malades.

M. KEEFER: J'ignorais qu'il en fût ainsi.

L'hon. M. LEMIEUX: Ou bien, ils font venir l'entrepreneur des pompes funèbres.

M. KEEFER: Avant que nous passions à une autre question, je veux féliciter la Chambre d'adopter une législation qui, à mon sens, rendra plus de services à la classe ouvrière de notre pays que toutes les autres mesures mises en vigueur jusqu'ici. Le riche a les moyens de sauvegarder sa santé, et ce sont les salariés qui sont exposés aux maladies contagieuses que ce projet de loi a pour but d'enrayer. Voilà pourquoi j'estime que ce bill, une fois devenu loi, contribuera, avec le temps, plus qu'aucune autre loi du Parlement, à l'amélioration du sort de l'ouvrier du Canada.

M. MANION: Il me faut protester contre l'assertion de l'honorable député (M. Keefer) quand il dit que j'ai cherché à enlever à la profession médicale le mérite d'avoir préconisé le projet de loi actuel. Je me rappelle exactement les paroles que j'ai prononcées, et si l'honorable député veut prendre la peine de recourir aux Débats, il constatera que j'ai dit que les associations ouvrières ont été parmi les premières à demander la création d'un ministère de l'hygiène publique. C'est là ce que j'ai affirmé, et je m'y tiens.

M. KEEFER: La profession médicale a été la première à faire cette demande, en 1866, au Canada.

M. MANION: Je ne le conteste pas, et j'imagine bien que si l'honorable député remontait à une couple de mille ans en arrière, il trouverait un promoteur encore plus ancien dans la personne d'Esculape. Je n'ai pas dit que la profession médicale n'avait pas pris l'initiative de ce mouvement, mais j'ai prétendu que les associations ouvrières ont été parmi les premières à préconiser cette mesure. L'honorable député m'aurait mieux rendu justice, s'il m'avait cité comme ayant noté le fait que la profession médicale appuie cordialement et dans un complet désintéressement, la création de ce ministère de l'hygiène publique, puisque c'est précisément ce que j'ai déclaré.

M. DEVLIN: Avant l'adoption de l'article à l'étude, je demanderai au président du conseil privé si, à raison des conditions qui se posent à travers tout le pays, il est en état de dire qui sera le ministre de ce département, si ce sera un médecin praticien ou une personne n'exerçant pas de profession?

Les journaux de l'Ouest contiennent des déclarations à l'effet que l'honorable ministre de l'Immigration (M. Calder) serait nommé à ce poste. L'honorable ministre ne pourrait-il pas renseigner la Chambre sur ce point sans violer de secret?

L'hon. M. ROWELL: Je crains ne pouvoir, à cet égard, ajouter quoi que ce soit à ce que j'ai dit la semaine dernière.

(L'article est adopté.)

L'hon. M. ROWELL: L'article suivant sera ajouté comme article 7:

Rien dans la présente loi, ni dans un règlement fait en vertu de ladite loi, n'autorise le ministre ou un fonctionnaire du ministère à exercer une juridiction ou une surveillance sur un officier provincial d'hygiène, ou sur un bureau provincial ou municipal d'hygiène, ou sur une autorité en matière d'hygiène, s'exerçant en vertu de lois provinciales.

(L'amendement est adopté.)

M. le PRESIDENT: L'article 7 devient maintenant l'article 8.

Sur l'annexe.

M. SINCLAIR (Guysborough): L'autre jour, j'ai attiré l'attention de la Chambre sur le fonds qu'administre le ministère de la Marine. Je suppose que l'annexe est la partie où il conviendrait d'ajouter le chapitre 113 des statuts revisés?

L'hon. M. ROWELL: Je crois que la loi de la marine marchande, au Canada, chapitre 113, devrait être ajoutée à l'annexe, de l'article 406 à l'article 408 inclusivement.

[M. Keefer.]

M. SINCLAIR (Guysborough): Qu'advient-il du fonds au crédit du département de l'hygiène au ministère de la Marine et des Pêcheries? Je comprends que les navires, aux différents ports, ont dû contribuer des sommes d'argent considérables pour former un fonds de secours en faveur des marins malades. Je voudrais savoir si l'honorable ministre a étudié l'emploi de ce fonds, ou si le futur ministre de l'hygiène publique en aura la garde.

L'hon. M. ROWELL: Comme ce fonds est recueilli pour des fins d'administration, en vertu des dispositions générales de la loi, je n'ai pas cru désirable que le ministre de la Marine et des Pêcheries cessât de percevoir un fonds qu'il administre en vertu de la loi. Mais, il n'y a aucun doute que le fonds ne doive servir aux fins spécifiées dans la loi, c'est-à-dire à solder les frais des hôpitaux de marine, tel que cela se pratique actuellement. Le changement effectué, c'est-à-dire l'insertion des articles 406 à 408 de la loi de la marine au Canada dans l'annexe, aura pour résultat de mettre l'administration actuelle des hôpitaux sous l'autorité du ministère de l'Hygiène publique, parce que ces articles indiquent en particulier le ministre qui doit administrer les hôpitaux. Je crois que la perception de l'argent se fera comme elle se fait aujourd'hui, et telle qu'elle doit se faire.

M. SINCLAIR (Antigonish-et-Guysborough): On a depuis longtemps fait sentir au département de la Marine la nécessité de secourir d'une façon quelconque les marins malades, car cet argent avait été recueilli sur les navires de nos ports et formait une grosse somme, sans compter qu'en plusieurs endroits on n'avait pas fourni d'hôpitaux. Je pose cette question à l'honorable ministre, afin de savoir si le nouveau département s'occupera des marins malades mieux qu'on ne l'a fait dans le passé.

M. McGIBBON (Muskoka): Je propose que la loi sur les épizooties, celle de l'inspection des denrées en conserve et celle des pénitenciers, soient inscrites à l'annexe. Il n'est pas besoin de donner la raison d'inclure la loi des épizooties: elle va de soi à cet endroit. Plusieurs maladies telles que la tuberculose et le charbon, affectent aussi bien l'homme que les animaux. Je pourrais signaler que les maladies sont intensifiées en passant par le règne animal, lequel les transmet à l'homme aggravées. L'inspection des conserves tombe naturellement sous la compétence de ce département, de même que celle des pénitenciers. Nos pénitenciers

détiennent souvent des faibles d'esprit et des détraqués ayant besoin de surveillance médicale.

M. NESBITT: Il m'importe peu que soit insérée l'inspection des pénitenciers et des conserves alimentaires. Mais je m'oppose à ce que l'on fasse entrer sous cette organisation les épizooties, car je pense que cette fonction est remarquablement bien remplie actuellement et qu'elle appartient proprement au ministère de l'Agriculture.

M. McGIBBON (Muskoka): Je pourrais citer à l'honorable député le fait que la tuberculose se répand rapidement chez les animaux. Je parle d'après mes souvenirs, mais je pense que l'an dernier la proportion s'est accrue de 2.9 à environ 3.6 p. 100. Cela ne prouve pas que ce service ait été très bien administré.

M. NESBITT: L'honorable député n'a pas besoin de me citer ce fait. J'en connais autant que lui là-dessus.

M. McGIBBON (Muskoka): Alors je suis surpris d'entendre l'honorable député avancer un tel argument.

L'hon. M. ROWELL: Les lois dont parle mon honorable ami (M. McGibbon) sont actuellement appliquées par trois départements différents: la loi des épizooties par le département de l'Agriculture; celle des pénitenciers, par celui de la Justice; et celle des conserves, par celui du Commerce et de l'Industrie. Le transport de ces services au nouveau département soulèverait une importante question, non seulement de politique, mais aussi d'administration. En vertu de la disposition adoptée, le Gouverneur en conseil a le pouvoir de rattacher l'administration médicale de chacune de ces lois au nouveau département, si la chose paraît nécessaire. C'est pourquoi je conseillerais à l'honorable député de ne pas insister sur cet amendement pour le moment. Le Gouvernement s'occupera de la chose en temps et lieu.

M. McGIBBON (Muskoka): Après avoir entendu les explications que le ministre vient de donner, je retire l'amendement.

(L'amendement est retiré et l'annexe est adoptée.)

Sur le préambule.

L'hon. M. ROWELL: Je propose, conformément à ce qui a été entendu dans une délibération précédente, que le préambule soit modifié en y ajoutant, au commencement, les mots qui suivent:

Attendu qu'il convient, en vue de la conservation de la santé publique et l'avancement du bien-être social de la population du Canada, qu'un ministère de la santé publique soit établi pour tout le Canada.

(L'amendement est adopté ainsi que le préambule, ainsi modifié.)

Il est fait rapport du projet de loi.

RENVOI DU PROJET DE LOI RELATIF AU CHEMIN DE FER NATIONAL CANADIEN.

L'hon. M. REID (ministre des Chemins de fer et des Canaux) propose que la Chambre se forme en comité général pour la discussion d'une résolution tendant à conférer la personnalité civile à la compagnie du chemin de fer national canadien.

L'hon. M. LEMIEUX: Puis-je faire observer à l'honorable ministre que nous avons fait un bon travail, aujourd'hui? Nous avons assisté, mon honorable ami et moi, à trois séances, aujourd'hui, y compris celles du comité spécial qui s'occupe de la révision de la loi des chemins de fer. Je suis d'avis que l'honorable ministre ne devrait pas insister pour la discussion de sa résolution, ce soir.

L'hon. M. REID: S'il y a opposition, je consentirai volontiers à l'ajournement. Je voulais simplement la faire avancer d'un cran, ce qui m'aurait permis de déposer le bill. Je ne crois pas qu'on s'oppose à la résolution, parce qu'elle n'a d'autre but que la constitution civile d'une compagnie devant exploiter tous les réseaux des voies ferrées qui sont sous la haute main du Gouvernement.

M. BUREAU: Et le Nord-Canadien?

L'hon. M. REID: Le projet de résolution pourvoit à la création d'une compagnie pour exploiter le réseau du chemin de fer Nord-Canadien, les voies ferrées nationales et toutes celles que l'Etat pourra acheter ou acquérir autrement. Si nous acquérons le Grand-Tronc, cette compagnie l'exploitera.

M. BUREAU: Le bill a un autre objet, je crois.

M. ROBB: Le ministre réussirait mieux s'il se rendait à la requête de l'honorable député (M. Lemieux) qui dirige l'opposition. Les députés de la gauche ne partagent pas l'avis du ministre que ce bill est simple; en réalité, il a pour objet de conférer les prérogatives du Parlement au Gouverneur en conseil.

M. BUREAU: Parfaitement.

M. ROBB: Les habitants du Canada sont les actionnaires, mais il y a un déficit, il semble que le ministère seul ait voix au chapitre. Je ne pense pas que le ministre fasse adopter ce projet aussi promptement qu'il le croit.

L'hon. M. REID: Je n'ai pas l'intention de demander à la Chambre de siéger une minute de plus que la députation le désire. En me levant à dix heures et dix pour inviter la Chambre à se déclarer en comité afin de délibérer le projet de résolution, j'ai fait cette démarche de bonne heure comparativement à la durée ordinaire des séances. Toutefois, vu que le représentant de Maisonneuve et le premier whip (M. Robb) me demandent de ne pas aller plus loin, je me rends à leur conseil.

M. McMASTER: Il est très difficile de suivre un projet de résolution renfermé dans une seule phrase qui couvre une page et demie du feuilleton. Lorsque celui-ci sera imprimé, ne pourrait-on pas diviser celui-ci de manière que l'œil puisse le parcourir plus aisément?

L'hon. M. REID: Je proposerai de l'imprimer de cette manière demain.

L'hon. M. LEMIEUX: Qu'on le divise en paragraphes?

M. BUREAU: Et que les mots "décret du conseil" soient imprimés en lettres majuscules.

L'hon. M. LEMIEUX: Le ministre comprendra que je ne m'oppose pas sans raison à ce qu'il voulait faire ce soir; mais, vraiment, la journée a été trop longue.

L'hon. M. REID: Je m'en rends bien compte. Cependant, je ne veux pas qu'on croie que je cherchais à pousser nos travaux jusqu'à une heure avancée. Je demande à retirer la motion.

(La motion est retirée.)

La séance est levée à dix heures et quart du soir.

CHAMBRE DES COMMUNES.

Présidence de l'hon. EDGAR N. RHODES.

Vendredi, 11 avril 1919.

La séance est ouverte à trois heures.

DEPOT DE RAPPORTS ET DE DOCUMENTS.

Par l'hon. sir Thomas White:

Etat dont la Chambre a ordonné le dépôt, à la date du 7 avril, donnant:

1° Le montant total des emprunts de guerre nationaux souscrits jusqu'à ce jour;

2° Le montant de ces emprunts souscrits par chaque province du Dominion;

3° Le montant des dépôts dans les banques, à la fin de l'exercice précédant immédiatement la date du premier de ces emprunts;

4° Le montant des dépôts dans les banques canadiennes d'après le dernier état publié et la date de celui-ci.

Par le même:

Copie du décret en conseil privé, n° 690, en date du 2 avril 1919, relatif à la convention passée entre le Canada et le roi de la Roumanie au sujet d'un crédit de $25,000,000.

PLENIPOTENTIAIRES CANADIENS A LA CONFERENCE DE LA PAIX.

L'hon. M. ROWELL (président du conseil): Je demande à déposer sur le bureau un décret du conseil privé, daté du 10 avril 1919, priant Sa Majesté de décerner des lettres patentes au très hon. sir Robert Laird Borden, au très hon. sir George Eulas Foster, à l'honorable Arthur Lewis Sifton et à l'honorable Charles Joseph Doherty, les nommant commissaires plénipotentiaires du Canada avec pleins pouvoirs et autorité pour signer tous les traités conclus au Congrès de la paix.

Le Chambre apprendra avec intérêt que les traités conclus à la Conférence de la paix seront signés, en ce qui concerne le Canada, par des plénipotentiaires canadiens.

1re LECTURE

De deux projets de loi émanant du Sénat:

Le 1er (bill n° 67), tendant à faire droit à Gladys Agnes Wilson Hawkins;

Le 2e bill (n° 69), modifiant le Code criminel relativement aux mesures préventives contre les incendies.

ENTREE DES HUTTERISTES EN CANADA.

M. MOLLOY: Je voudrais signaler au Gouvernement l'article suivant qui a été publié dans le "Citizen" de ce matin:

Winnipeg, le 10 avril.—A la nouvelle qu'une nouvelle colonie d'hutteristes venait au Canada sans la permission des autorités fédérales et que trois wagons contenant leurs effets étaient arrivés à Emerson, Manitoba, hier soir, l'Association des vétérans de la grande guerre a adressé aujourd'hui une protestation énergique à l'honorable sir Thomas White à Ottawa. La protestation dit que l'association...

M. l'ORATEUR: A l'ordre. L'honorable député devrait poser sa question sans lire un article de journal en entier. Je fais

remarquer que du moment que l'article a trait à une protestation, les règlements s'opposent à ce qu'il soit lu maintenant.

M. MOLLOY: Le Gouvernement a-t-il donné suite à la demande contenue dans le télégramme qu'on annonce avoir été adressé par l'association des vétérans du Manitoba?

L'hon. sir THOMAS WHITE (premier ministre intérimaire): Je n'ai pas encore eu connaissance de ce télégramme.

CHEMIN DE FER DE MONCTON A BOUCTOUCHE.

M. LEGER: Je désire appeler l'attention du ministre des Chemins de fer sur les plaintes qui ont été faites dans les journaux et ailleurs, relativement à l'accommodement des voyageurs sur le chemin de fer de Moncton à Bouctouche, qui fait maintenant partie du réseau de l'Etat. On annonce que la moitié des voyageurs doivent rester debout pendant des heures, parce que l'on ne fournit pas le nombre de wagons voulu. Le ministre a-t-il connaissance de la chose et sinon, voudra-t-il s'en enquérir et y remédier?

L'hon. M. REID (ministre des Chemins de fer et des Canaux): C'est la première nouvelle que j'ai d'ennuis sur la ligne en question. Je vais communiquer immédiatement avec le directeur et s'il y a quelque chose qui ne va pas, j'agirai.

CONSTITUTION DE LA LIGUE DES NATIONS.

M. WHIDDEN: Le Gouvernement a-t-il reçu des informations quant à la date probable à laquelle le traité de paix sera prêt à être signé, et lui sera-t-il possible de fixer une époque à laquelle la Chambre pourra discuter la constitution de la Ligue des nations?

L'hon. sir THOMAS WHITE (premier ministre intérimaire). Nous n'avons aucune information officielle quant à la date de la signature du traité de paix. Je ne sache pas que la date ait été fixée. Hier, l'ordre a été donné de faire imprimer la constitution de la Ligue des nations, et plus tard la Chambre sera libre de la discuter, si elle le désire.

M. McKENZIE: Les députés auront-ils l'avantage de prendre connaissance du traité de paix avant qu'il ne soit signé au nom du Canada?

L'hon. sir THOMAS WHITE: Je ne le pense pas. Je suis porté à croire qu'il ne serait pas possible, une fois le traité prêt à être signé, de le discuter dans les législatures des différents pays intéressés. Il est à souhaiter que le traité soit signé le plus tôt possible après qu'il aura été approuvé par les cinq grandes puissances, afin que la paix règne de nouveau sur le monde. Je crois comprendre ce que mon honorable ami a en vue. Il voudrait, comme les différentes nations seront liées par les décisions de la Conférence de la paix, que leurs législatures discutent, si possible, le traité. Mais je ne crois pas que cela puisse se faire; je ne pense pas non plus que cela ait été fait pour les traités de paix antérieurs. D'après la constitution des Etats-Unis, les traités doivent être approuvés par le Sénat, mais en ce qui concerne le traité actuel, je crois—ce n'est que mon opinion personnelle—qu'il sera signé par les plénipotentiaires délégués à cet effet. S'il est nécessaire pour les différentes législatures de le ratifier, elles agiront en conséquence.

L'hon. sir SAM HUGHES: Le Gouvernement a-t-il l'intention de faire l'acquisition d'un certain nombre de porte-voix dont le président du cabinet et le leader de l'opposition se serviraient de façon à se faire entendre par les députés ?

M. BUREAU: On devrait aussi fournir des cornets acoustiques.

L'AVANCE DE L'HEURE.

L'hon. M. LEMIEUX: Le premier ministre intérimaire peut-il nous donner des explications aujourd'hui sur la question de l'avance de l'heure? J'ai appris que nous aurions la réforme de l'heure à la reprise de nos travaux.

L'hon. sir THOMAS WHITE (premier ministre intérimaire): Je m'étonne que l'honorable député s'intéresse si vivement à une question qui n'est, somme toute, que d'ordre temporel.

L'hon. M. LEMIEUX: Mon honorable ami est en train de désorganiser les ménages à Ottawa.

L'hon. sir THOMAS WHITE: Je suis allé aux renseignements aujourd'hui et j'ai constaté que probablement la commission des chemins de fer rendra sa décision immédiatement. Quand cette décision aura été publiée, j'informerai la Chambre de ce que j'ai à suggérer.

3e LECTURE

Du projet de loi (bill n° 37), déposé par l'hon. M. Rowell, portant création d'un ministère de l'hygiène.

RENVOI D'UN PROJET DE LOI.

L'hon. ARTHUR MEIGHEN (ministre suppléant de la Justice) propose la 2e lecture du projet de loi (bill n° 38) tendant à modifier la loi sur la preuve (règles de procédure).

M. ARCHAMBAULT: Si le texte français n'a pas encore été imprimé, il ne faudrait pas le discuter maintenant.

L'hon. M. MEIGHEN: Je ne voudrais pas affirmer que le texte français n'a pas encore été imprimé, encore que la lettre " F " ne figure pas au Feuilleton. Parfois il arrive que le texte français des bills est imprimé, sans que la lettre " F " figure au Feuilleton.

M. l'ORATEUR: Avant qu'un bill puisse recevoir sa 2e délibération, le règlement veut que les deux textes, l'anglais et le français, soient imprimés. Les lettres "A" et "F" au Feuilleton n'indiquent pas positivement si l'on s'est conformé au règlement. Si le texte français du bill n'est pas enocre imprimé, il ne faudrait pas le délibérer.

(La motion est réservée).

DISCUSSION DU PROJET DE LOI CONCERNANT LES JEUNES DELINQUANTS.

L'hon. ARTHUR MEIGHEN (ministre intérimaire de la Justice) propose la 2e lecture du projet de loi (bill n° 40) tendant à modifier la loi relative aux jeunes délinquants.

M. McKENZIE: Expliquez-vous.

L'hon. M. MEIGHEN: Le projet de loi se borne à donner la définition du terme " catholique romain ", ainsi qu'il est employé dans la loi en question. La loi dans sa teneur actuelle ne renferme pas de définition et il y a une certaine catégorie de catholiques qui ne veulent pas accepter l'appellation de " catholique romain ". Il est donc nécessaire de donner une définition. Je proposerai un amendement en comité général.

(La motion est adoptée et le projet de loi est lu pour la 2e fois. La Chambre se forme en comité général pour la discussion des articles.)

[L'hon. sir Thomas White.]

Sur l'article 1er (définition de " catholique romain ").

L'hon. M. MEIGHEN propose:

Que l'article 1er soit modifié par la radiation des mots " chef de l'Eglise catholique romaine ", lignes 9 et 10, et la substitution des mots " saint-siège de Rome ".

L'hon. sir SAM HUGHES: Je ne puis rien entendre.

L'hon. M. MEIGHEN: Ce n'est peut-être pas facile à comprendre pour mon honorable ami.

L'hon. M. LEMIEUX: Il y a des catholiques romains qui appartiennent à l'Eglise d'Orient et des catholiques romains qui appartiennent à l'Eglise d'Occident, et l'on me dit que pour effectuer leur union, ils demandent qu'on insère dans le texte de la loi le titre officiel du chef de l'Eglise catholique romaine, et le titre officiel, reconnu par les deux branches, est celui de "saint-siège de Rome ".

L'hon. sir SAM HUGHES: Mon honorable ami voudrait-il me répéter cela? Vu que le ministre de l'Intérieur n'a pas réussi à me dire ce qu'il faut entendre par "saint-siège de Rome ", je prierai l'honorable député de Maisonneuve (M. Lemieux) de m'éclairer à ce sujet.

L'hon. M. LEMIEUX: Il y a deux branches de l'Eglise catholique...

L'hon. sir SAM HUGHES: De l'Eglise catholique romaine.

L'hon. M. LEMIEUX: De l'Eglise catholique romaine; l'Eglise d'Orient et l'Eglise d'Occident, et quant à ces jeunes délinquants, les membres de l'Eglise ont demandé de...

L'hon. sir SAM HUGHES: Avec l'aide du Parlement canadien.

L'hon. M. LEMIEUX: En effet—les membres de l'Eglise ont demandé qu'on leur permette de donner son nom officiel au chef de l'Eglise catholique romaine Le titre offiicel est " le saint-siège de Rome ".

L'hon. sir SAM HUGHES: Je saurais gré au ministre de l'Intérieur de vouloir bien me dire ce qu'il faut entendre par "juridiction spirituelle du chef de l'Eglise catholique romaine ".

L'hon. M. MEIGHEN: Je ferais peut-être mieux d'expliquer le bill et alors l'honorable député (sir Sam Hughes) le compren-

drait. La loi des jeunes délinquants stipule maintenant que l'on prendra soin des jeunes délinquants dans des maisons.

L'hon. sir SAM HUGHES: Quelles maisons?

L'hon. M. MEIGHEN: Ce sont des maisons religieuses. Si un jeune délinquant est protestant, la loi stipule qu'il ira dans une maison protestante. S'il est catholique romain, on en prend soin dans une maison catholique. Une difficulté s'est produite dans l'application de la loi, par suite du fait qu'il n'y avait pas de définition de la secte catholique romaine ou branche, comme le dit l'honorable député de Maisonneuve (M. Lemieux), connue sous le nom de catholique grecque. Ils refusent d'être considérés comme catholiques romains et par conséquent la loi a fait une distinction injuste à leur égard, car ils ont été mis dans une catégorie à laquelle ils n'appartenaient pas et il s'ensuit qu'il n'y a pas de surveillance pour leurs enfants. La loi est maintenant amendée de façon à définir l'expression "catholique romain" pour pouvoir les comprendre dans la loi. Ils sont désireux d'avoir cet amendement.

L'hon. sir SAM HUGHES: Qui est-ce "ils sont"?

L'hon. M. MEIGHEN: Cette branche de l'église catholique grecque. Elle a obtenu une autorisation du Parlement sous le titre de "corporation épiscopale catholique ruthène du Canada". Cet amendement aura pour effet de placer leurs enfants dans la même position que les enfants catholiques romains, parce qu'il définit "catholique romain" avec des termes assez larges pour les comprendre.

L'hon. sir SAM HUGHES: Pourquoi ne pas définir méthodiste d'une façon assez large pour les comprendre aussi?

L'hon. M. MEIGHEN: Ces personnes désirent que leurs enfants soient placés dans des institutitions catholiques.

L'hon. sir SAM HUGHES: En avez-vous la preuve?

L'hon. M. MEIGHEN: Oui, ils ont demandé ce bill. Ce sont des catholiques; ils reconnaissent l'autorité du pape ou plutôt celle du saint-siège catholique romain.

L'hon. sir SAM HUGHES: Non, ils ne la reconnaissent pas.

L'hon. M. MEIGHEN: Ils m'ont dit qu'ils la reconnaissaient et qu'ils désiraient être inclus de façon à obtenir les privilèges de cette communion. Ce sont eux qui demandent le bill et cet amendement, parce qu'ils reconnaissent le chef de l'Eglise catholique romaine comme le chef du saint-siège de Rome. Ils n'appartiennent pas à l'église catholique romaine, mais ils reconnaissent le saint-siège de Rome comme le chef de leur Eglise absolument comme il est le chef de l'Eglise catholique romaine.

L'hon. sir SAM HUGHES: S-a-i-n-t-e!

M. DAVIS (Neepawa): Je crois que si l'on comprenait la situation, cela pourrait éclaircir la difficulté pour l'examen de ce bill. Il y a une Eglise catholique grecque, comme il y a une Eglise catholique romaine. Il y a deux cent cinquante ans, on a fait un effort en Pologne pour obtenir l'union des deux rites. Il y a des gens parmi les catholiques grecs qui sont connus sous le nom d'uniates et qui sont consentants à accepter la juridiction de l'église catholique romaine. Ils sont connus aujourd'hui dans les provinces de l'Ouest comme catholiques grecs en communion avec l'Eglise de Rome et en tant qu'il s'agit d'eux, je ne vois aucune objection à l'adoption du bill. Mais en ce qui concerne les catholiques grecs, je crois que l'honorable député de Victoria (sir Sam Hughes) a raison, ils ne reconnaissent pas l'autorité du chef de l'Eglise de Rome.

L'hon. M. MEIGHEN: Alors ils ne sont pas compris dans le bill qui ne les affectent pas.

L'hon. sir SAM HUGHES: Je ne savais pas qu'on discuterait ce bill aujourd'hui; sans quoi je l'aurais examiné avec plus d'intérêt et je lui aurais consacré plus d'attention. Mais il est aussi bien que l'on comprenne ici qu'une organisation de l'Eglise catholique romaine fait une tentative devant le Parlement pour obtenir le contrôle d'un certain nombre de gens qui ne sont pas catholiques romains, ou le contrôle de leurs enfants. C'est la vieille histoire, comme dans le monde entier; absolument rien de nouveau à ce sujet.

L'hon. M. MARCIL: Ils essaient de sauver les enfants.

L'hon. sir SAM HUGHES: Nous ne discutons pas maintenant cet aspect de la question. Qu'un homme s'appelle catholique, romain ou non, le Parlement va légiférer au moyen de ce bill qu'on pourra lui enlever ses enfants et les envoyer à une institution catholique romaine dans le cas où ils viendraient devant le tribunal et en agis-

sant ainsi, le Parlement intervient dans la volonté absolument libre du sujet en le forçant à placer ses enfants dans une institution catholique romaine, qu'il soit ou non catholique romain.

Depuis des siècles, de fait, depuis le cinquième siècle, quand l'Eglise catholique fut reconnue—car ce n'est que cinq siècles après la venue du Christ que l'Eglise catholique a commencé à faire parler d'elle—elle a tenté pendant des générations et des générations d'étendre son autorité sur les catholiques grecs, c'est-à-dire sur les peuples de la Grèce, de la Turquie, de la Macédoine et des Etats de la péninsule balkanique. On fait une tentative pour s'assurer l'autorité sur les populations des Balkans et les ramener sous les auspices de l'Eglise catholique romaine, en tant que catholiques grecs devant obéissance au siège de Rome. Ceux qui ont étudié l'histoire se rendent parfaitement compte de la partie que joue l'Eglise catholique.

Je ne trouve pas redire à ce que cette Eglise tente de propager sa doctrine, mais je trouve mauvais que le parlement canadine cède à cette propagande en adoptant une loi de cette nature. Parlons franchement. Je ne partage pas l'opinion exprimée dans la presse canadienne et par l'honorable chef de l'opposition (M. McKenzie) que les questions religieuses ne devraient jamais être discutées au parlement. Devons-nous garder le silence et permettre aux sociétés religieuses de mettre la main sur tout dans ce pays? Pas du tout. Le Parlement est l'endroit où nous devons décider ces questions, appeler les choses par leur nom et parler avec toute la franchise que permet la langue anglaise, et c'est du reste ce que je me propose de faire.

C'est un fait notoire—il n'y a plus de secret à cet égard—que l'assassinat de l'héritier présomptif au trône d'Autriche-Hongrie a été perpétré parce qu'il n'était pas "persona grata" auprès de l'Eglise de Rome, parce qu'il était libéral en religion, au lieu d'être ultramontain. Il est généralement entendu que la politique de l'Allemagne, si elle était sortie triomphante de la dernière guerre, consistait à se rendre maîtresse de la Belgique, de la Pologne et de la Lithuanie. Or, l'exécution de ces desseins aurait ajouté à l'Allemagne une forte population de catholiques romains assurant la prépondérance des catholiques sur les protestants dans l'empire du kaiser. D'un autre côté, dans les Etats où les bolchévistes ont la haute main, l'Eglise grecque se serait trouvée affaiblie, de sorte que la Russie serait tombée sous l'influence de Rome, l'Italie et la France seraient revenues à leurs anciennes amours et il ne serait plus resté que la Grande-Bretagne et les Etats-Unis en dehors de l'autorité de l'Eglise catholique. Nous aurions alors assisté au spectacle de la restauration du pouvoir temporel du pape sur toute la chrétienté.

Les buts que poursuit l'Eglise catholique romaine sont bien connus, ce n'est plus un secret pour personne. C'est un fait pour ainsi dire notoire qu'une influence occulte est intervenue pour empêcher l'enrôlement de magnifiques jeunes gens qui ne demandaient qu'à aller combattre pour la défense de leur pays dans le cours de la dernière guerre. Or, l'influence de cette intervention dans l'enrôlement de nos jeunes gens s'est fait sentir par tout le pays. Certes, je m'oppose avec toute l'énergie dont je suis capable au principe sur lequel repose le projet et qui décrète que peu importe que les citoyens qui y sont visés soient catholiques ou non, ils doivent reconnaître la juridiction spirituelle du chef de l'Eglise catholique romaine. De quel droit le parlement canadien irait-il légiférer pour placer sous la juridiction de l'Eglise catholique romaine l'avenir de gens qui n'appartiennent pas à cette Eglise?

Je ne suis pas du tout convaincu d'ailleurs que le maintien de ces refuges soit si avantageux que cela à l'intérêt public. Je suis d'avis que ces associations sont très actives et cherchent à s'implanter partout où elles peuvent prendre pied. Or, à la faveur du bill en discussion, elles tentent de se faire octroyer des privilèges auxquels elles n'ont absolument aucun droit.

Je m'oppose donc à l'adoption de ce projet de loi, du moins avant que la Chambre ait eu le temps de l'examiner avec soin et d'avoir obtenu tous les renseignements voulus.

M. BURNHAM: Je demanderai au ministre de la Justice s'il sait que le mot "romaine" a été retranché du titre de l'Eglise catholique en vertu d'un récent décret? A l'heure qu'il est, l'Eglise catholitique s'intitule: la Sainte Eglise catholique et apostolique au lieu de: la Sainte Eglise, catholique, apostolique et romaine. Cette modification peut causer toute la différence du monde pour l'application du projet de loi.

L'hon. M. MEIGHEN: Pour le bénéfice de la Chambre et de l'honorable député de Victoria (Ont.) (sir Sam Hughes), j'ajouterai ceci: la loi des jeunes délinquants ne fait ni protestants ni catholiques. Elle décrète que les enfants pourront être envoyés

à des institutions de deux catégories: une catégorie pour les protestants et l'autre pour les catholiques.

L'hon. sir SAM HUGHES: Ne pourais-je pas...

L'hon. M. MEIGHEN: Laissez-moi finir.

L'hon. sir SAM HUGHEES: Mais j'aimerais à...

M. le PRESIDENT: L'honorable député ne peut interrompre un honorable membre qui a la parole qu'avec la permission de ce dernier.

L'hon. sir SAM HUGHES: Je sais cela, mais je désire lui poser une question.

M. le PRESIDENT: Conformez-vous au règlement.

L'hon. sir SAM HUGHES: Je suis dans les limites du règlement, monsieur le Président.

M. le PRESIDENT: L'honorable député n'a pas le droit de poser une question à laquelle ne consent point celui qui a la parole.

L'hon. sir SAM HUGHES: Il ne s'y est pas opposé.

M. le PRESIDENT: J'ai compris qu'il s'y opposait.

L'hon. sir SAM HUGHES: Si le ministre s'oppose...

M. BUREAU: Il s'y est opposé; il a dit: "Laissez-moi finir."

L'hon. M. MEIGHEN: J'aurais préféré ne pas être interrompu; mais, puisque je l'ai été, j'attends la question du député de Victoria, (Ont.).

L'hon. sir SAM HUGHES: Peu importe! Continuez.

L'hon. M. MEIGHEN: Je disais donc que la loi fait mention de deux sortes de refuges auxquels les jeunes délinquants pourront être confiés; le but de la loi est que les protestants soient envoyés dans des refuges protestants et les catholiques dans des refuges catholiques. Dès que la loi ne tente pas de faire entrer dans un refuge catholique l'enfant qui pourrait être protestant, l'honorable député de Victoria (sir Sam Hughes) n'a plus aucun motif d'opposition. Si, d'autre part, la loi ne tente point non plus de faire envoyer un enfant catholique dans une maison protestante, nulle raison encore de s'y opposer

Où trouve-t-on dans cette loi qu'il puisse être possible de faire envoyer un protestant dans une maison catholique. Le projet définit le mot catholique romain comme signifiant et comprenant toute personne qui reconnaît l'autorité spirituelle du saint-siège romain et qui y est soumise. Si la personne reconnaît cette autorité, elle n'est pas protestante. Je ne me donne pas pour une autorité dans ces matières, mais il me semble que cela va de soi. Il se peut qu'elle ne soit pas catholique romaine et, si elle ne l'est pas, ce n'est pas la loi qui la fait catholique. Nous ne cherchons point à le faire, et il est erroné de prétendre que nous le faisons. Elle est catholique et, comme telle, elle devra aller dans un établissement catholique, si elle est née de parents qui reconnaissent l'autorité du saint-siège romain.

Il se peut que l'enfant soit de l'Eglise grecque et qu'il appartienne, par exemple, à cette secte religieuse que notre loi de 1913 a constituée en corporation légale sous le nom de corporation épiscopale catholique, grecque ruthène du Canada; mais s'il est protestant, s'il appartient à l'Eglise grecque protestante ou autre Eglise de cette sorte, il ne reconnaît plus l'autorité du saint-siège romain et le projet de loi ne l'atteindra pas.

L'hon. CHARLES MARCIL: Que fait-on des enfants juifs.

L'hon. sir SAM HUGHES: En effet.

L'hon. M. MEIGHEN: J'ai la loi ici, et je peux m'en assurer. Celle que nous proposons ne les touche point; mais je crois qu'il y a dans la loi d'autres dispositions qui les concernent.

M. JACOBS: Je ne le pense pas.

L'hon. M. MEIGHEN: Peut-être que non.

M. JACOBS: Maintenant que l'on a soulevé ce point, je crois qu'il serait bon de voir à ce que l'on assure, par une modification à la loi, que les enfants juifs seront gardés dans des maisons juives. La discussion que nous venons d'entendre donnerait à croire qu'il n'existe point de jeunes délinquants juifs, mais je tiens à dire qu'il y en a. Nous en avons soin nous-mêmes et, d'ordinaire, ils sont placés dans des familles juives.

M. McMASTER: Mon honorable ami est dans l'erreur: les délinquants juifs sont

confiés à une école à Shawbridge où l'on enseigne l'agriculture aux garçons.

M. JACOBS: Je parle de maisons particulières, et non pas de maisons publiques. Ils sont placés dans des maisons particulières, où l'on a soin d'eux. Puisque nous apportons des changements à la loi, il serait bon, ce me semble, de tenir compte du fait que nous avons de ces délinquants parmi nous.

L'hon. M. MEIGHEN: Le projet ne touche point à cette question, mais je promets à mon honorable ami de m'occuper de la question qu'il vient de mentionner. J'en ferai faire un examen dans mes bureaux et j'en parlerai de nouveau à l'honorable député.

L'hon. sir SAM HUGHES: Pour commencer, je réprouve l'emploi du mot catholique dans le sens que la Chambre y attache généralement. Il y a beaucoup d'anglicans qui trouvent mauvais l'usage de ce mot comme n'ayant d'application qu'à l'Eglise romaine. Un grand nombre de soi-disant catholiques anglais considèrent qu'ils forment un corps aussi important que l'Eglise catholique romaine. Quand vous parlez de ces gens-là, ils se considèrent comme étant aussi catholiques que les personnes qui appartiennent à l'Eglise romaine. Si donc le ministre intérimaire de la Justice veut tenir aux usages constitutionels, c'est là un fait dont il devra se souvenir.

Il n'y a pas seulement des catholiques protestants, il y a des millions d'autres catholiques qui n'appartiennent ni à l'une ni à l'autre association, et je me demande pourquoi l'enfant de quiconque n'est pas un catholique romain reconnu serait envoyé à une institution catholique romaine. Il y a dans le pays des institutions publiques non supportées par les municipalités, qui sont indépendantes de toute profession religieuse. Voilà où il faudrait envoyer l'enfant dans ce cas, et il est urgent de mettre fin à cette habitude de s'emparer des enfants et de les élever dans telle ou telle croyance, elle nous fait plus de tort que de bien. Le Gouvernement ne devrait pas reconnaître de juridiction ecclésiastique comme celle dont il s'agit ici, et les intéressés devraient être libres de choisir leur propre culte.

Ne permettons à aucune Eglise de s'emparer de tel ou tel enfant sous prétexte que le père ne sait pas à quel culte il appartient. Si l'Eglise catholique romaine s'empare d'un enfant en vertu de cette organisation hybride de l'Eglise catholique romaine grecque, cet enfant appartiendra également à Rome, et Rome aura ainsi un adhérent de plus. Inutile de nous dissimuler que cette mesure est hostile au bien de l'enfant. Je suggère donc que le bill soit réservé pour plus ample examen, afin que nous puissions le scruter à fond et connaître les faits véritables. On a fait venir ce bill du Sénat, d'une façon clandestine; je n'en avais pas entendu parler jusqu'à il y a un instant. On cherche à le faire adopter en toute hâte, comme cela est arrivé au sujet de l'article de la loi du service militaire concernant les étudiants en théologie.

L'hon. M. MEIGHEN: Nous ne cherchons pas à le faire adopter en hâte, il a déjà été adopté par une Chambre du Parlement.

L'hon. sir SAM HUGHES: Le Sénat est endormi, comme nous le sommes nous-mêmes.

L'hon. M. MEIGHEN: On se sert ici de l'expression "catholique romain" parce qu'elle figure dans le texte de la loi; par conséquent, c'est là l'expression qu'il faut définir. Je vais lire l'article 19 de la loi des jeunes déliquants; on comprendra mieux, ensuite, l'effet de la définition:

> Nul enfant protestant tombant sous l'application de la présente loi ne doit être confié aux soins d'une société de secours pour les enfants catholiques romains, ni placé dans une famille catholique romaine pour y être élevé; et nul enfant catholique romain tombant sous l'application de la présente loi ne doit être confié aux soins d'une société de secours pour les enfants protestants, ni placé dans une famille protestante pour y être élevé; mais le présent article ne s'applique pas au cas des enfants reçus dans un asile ou refuge temporaire établi en vertu des dispositions d'un statut de la province, ou, dans une municipalité où il n'existe qu'une société de secours pour les enfants, à cette société de secours pour les enfants.
>
> Lorsqu'un enfant protestant est confié aux soins d'une société de secours pour les enfants catholiques romains ou placé dans une famille catholique romaine pour y être élevé, ou si un enfant catholique romain est confié aux soins d'une société de secours pour les enfants protestants ou placé dans une famille protestante pour y être élevé, contrairement aux dispositions du paragraphe 1 du présent article, la la cour doit, sur demande de toute personne dans ce but, rendre une ordonnance à l'effet de confier ou placer cet enfant conformément aux dispositions du paragraphe 1 du présent article.

Il est devenu nécessaire de définir l'expression catholique romain, parce que les membres de l'Eglise catholique grecque ne se reconnaissent pas catholiques romains.

L'hon. sir SAM HUGHES: Pourquoi ne pas dire: "l'Eglise catholique gréco-romaine"?

L'hon. M. MEIGHEN: Parce qu'il n'existe pas de refuges catholiques gréco-romains. Ces gens veulent que leurs enfants puissent être admis dans les refuges dont il s'agit. Ils reconnaissent le pape comme leur chef spirituel; par conséquent, la définition est nécessaire. C'est tellement clair, que je ne conçois pas qu'on vienne ...

L'hon. sir SAM HUGHES: J'ai l'entendement difficile, moi aussi.

L'hon. M. MEIGHEN: Par rapport à certaines choses seulement.

L'hon. sir SAM HUGHES: L'honorable ministre voudra-t-il nous dire comment il a appris que les catholiques grecs reconnaissent le saint-siège romain ou le pape de Rome?

L'hon. M. MEIGHEN: S'ils ne le reconnaissent pas, les dispositions de ce bill ne s'appliqueront pas à eux; mais ils demandent que ce bill soit adopté.

L'hon. sir SAM HUGHES: Qui sont-ils? Des agents d'élection?

L'hon. M. MEIGHEN: Je l'ai déjà dit à l'honorable député, il y a un instant, et je vais le lui répéter. Le mot "ils" se rapporte à la corporation épiscopale catholique grecque romaine ruthène du Canada, telle qu'elle fut instituée par cet acte de ce Parlement, en 1913 (chapitre 191 des Statuts de cette année-là).

L'hon. sir SAM HUGHES: Pourquoi ne pas y insérer ce nom-là: "grecque ruthène"? Je ne puis déchiffrer ce galimatias.

L'hon. M. MEIGHEN: Il peut y en avoir d'autres qui reconnaissent le saint-siège de Rome. S'ils ne le reconnaissent pas, ils ne sont pas assujétis aux dispositions de ce bill, mais s'ils le reconnaissent, l'honorable député va-t-il prétendre qu'ils sont protestants?

L'hon. sir SAM HUGHES: Qui va déterminer si un enfant qui comparaît devant le tribunal appartient à l'Eglise catholique romaine, à l'Eglise catholique grecque ou à l'Eglise catholique anglaise? Est-ce que ce sont ceux qui dirigent cette entreprise?

L'hon. M. MEIGHEN: Sur ce point le bill ne change absolument rien à la loi actuelle.

L'hon. sir SAM HUGHES: Je vous demande pardon.

L'hon. M. MEIGHEN: L'amendement ne change absolument rien. Pour décider à quelle religion appartient l'enfant, la loi restera exactement ce qu'elle est. Sur ce point il n'y a pas le moindre doute.

L'hon. sir SAM HUGHES: C'est parce que le public est endormi. Des centaines d'enfants sont continuellement expédiés dans les différentes parties du pays. Mais la démocratie commence à ouvrir les yeux et à surveiller ce genre d'opérations; elle se rend compte que ces Eglises ont considérablement retardé les progrès de l'humanité et elle ne leur permettra pas d'étendre la sphère de leurs activités; elle est décidée à les traiter comme de simples corporations sans corps ni âme. La démocratie exige que l'Etat se charge de ses orphelins; ces derniers sont actuellement sous la garde des autorités municipales, provinciales et fédérales et tout le monde s'en trouve bien.

(L'amendement est adopté.)

L'article, ainsi modifié, est adopté.

Rapport est fait sur le projet de loi.

DISCUSSION D'UN PROJET DE LOI TENDANT A MODIFIER LA LOI SUR LA PREUVE.

L'hon. ARTHUR MEIGHEN (au nom du ministre de la Justice) propose la 2e lecture du projet de loi tendant à modifier la loi sur la preuve (règles de procédure).

—Permettez-moi d'expliquer l'objet de ce bill. Aux termes de la loi actuelle sur la preuve toute inscription dans les livres tenus dans un bureau du gouvernement fait preuve devant un tribunal, si elle est appuyée du serment d'un fonctionnaire du département. Les tribunaux ont décidé que cette disposition ne s'applique pas aux livres du bureau de l'auditeur général, par exemple, parce que ce bureau n'est pas un "département" au sens de la loi. Il en est de même des livres d'une commission comme la commission des chemins de fer, la commission du commerce ou la commission des achats de guerre. Il en résulte beaucoup d'inconvénients et de dépenses puisque dans ces cas il faut produire les livres mêmes et ordinairement les faire accompagner d'un fonctionnaire. Le présent bill a pour objet de rendre la loi actuelle applicable à tous les services publics.

L'hon. M. LEMIEUX: Il y a quelques années, nous avons eu à nous occuper de certaines affaires concernant des spéculations sur des terrains dans lesquels le dé-

partement de l'Intérieur était impliqué, et cette question de la production des documents s'est présentée. L'honorable député de Selkirk (M. Bradbury), qui était intéressé, a maintenu que le comité avait le droit d'exiger la production des originaux. Il me semble que la même règle pourrait être acceptée par les tribunaux.

M. l'ORATEUR: Lors de la 2e lecture d'un bill, la discussion n'est permise que sur le principe même du bill. L'honorable député arriverait mieux à ses fins et procéderait plus régulièrement s'il attendait que la Chambre se forme en comité pour la discussion générale.

(La motion est adoptée, le projet de loi est lu une 2e fois et la Chambre se forme en comité général pour la discussion des articles.)

Sur l'article 1er (pour rendre l'article 26 applicable à tous les bureaux du gouvernement fédéral).

L'hon. M. LEMIEUX: Généralement, il n'est pas nécessaire de produire les inscriptions originales et bien souvent il peut y avoir de grands inconvénients à le faire. Cependant, dans les causes criminelles et civiles, il peut être quelquefois très important de produire l'original même. En pareil cas, qu'arrivera-t-il si ce bill est adopté?

L'hon. M. MEIGHEN: Voici mon opinion que je ne donne pas, cependant, comme finale. La loi actuelle décrète qu'une copie attestée sous serment d'une inscription dans les livres d'un département serait acceptée comme preuve de l'inscription elle-même et des faits qu'elle constate. L'amendement dit que cette disposition s'appliquera à tous les services publics. Le bill aura pour effet de permettre à un plaideur de produire une copie de l'inscription au lieu de l'inscription elle-même, pour faire la preuve de l'inscription et des faits qu'elle constate. La loi actuelle n'empêche pas le plaideur, et l'amendement ne l'empêchera pas, de demander la production de l'original. S'il veut encourir la dépense de faire venir un fonctionnaire d'Ottawa ou de tout autre endroit où il se trouve, il sera libre de le faire, mais l'amendement que nous proposons lui permettra d'adopter une procédure moins coûteuse.

M. McKENZIE: Le bill ne modifie pas la loi, il ne fait qu'en étendre les dispositions?

L'hon. M. MEIGHEN: C'est tout.

[L'hon. M. Lemieux.]

M. McKENZIE: Celui qui produit la copie d'une inscription peut prétendre qu'elle est une preuve et la partie adverse peut exiger l'original. A l'égard de lois générales de ce caractère, on permet parfois au juge de dire s'il acceptera la copie ou si, à la demande de la partie adverse, il insistera sur le dépôt de l'original. Il n'y aurait peut-être pas d'inconvénient à ajouter à l'article les mots "à moins que le juge n'en ordonne autrement". Dans ce cas, il serait loisible au juge de dire que l'une ou l'autre des parties pourrait avoir d'autres ou de meilleures preuves, au besoin. Ici, aucune discrétion n'est laissée au juge pour exiger plus que l'ampliation.

L'hon. M. MEIGHEN: Voici l'inconvénient de ce que suggère l'honorable député: un plaideur, qui se contenterait lui-même d'une copie de l'inscription, ne saurait pas s'il prépare bien sa cause en faisant fond sur elle. Il pourrait se présenter devant le tribunal avec sa copie et entendre le juge déclarer qu'il doit produire l'original. Cela pourrait entraîner une remise du procès, surtout si celui-ci s'instruisait, disons, à Victoria, et si les documents se trouvaient à Ottawa. Mais en l'état où sera la loi advenant l'adoption du projet, le plaideur, s'il est satisfait de la copie, se la procure et il sait qu'elle fait preuve. Si, au contraire, son adversaire n'est pas satisfait de la copie, tout ce qu'il a à faire c'est de l'obtenir à ses frais.

M. McKENZIE: Celui qui a l'intention de se fonder sur une copie d'un acte, au lieu de l'original, doit donner un avis de dix ou onze jours. Alors, il est loisible à la partie adverse de refuser d'accepter la copie et de demander l'original. Si la règle générale qui s'applique à la copie d'un acte s'applique à la copie dans le présent cas, il ne peut pas y avoir de surprise.

L'hon. M. MEIGHEN: Si nous étendions ce principe de la loi de la preuve au Canada aux livres de compte de l'Etat, il nous faudrait étudier avec soin une modification à cet effet, car il serait nécessaire de décréter qu'avis sera donné. Je suggère de remettre l'examen de l'idée émise par l'honorable député jusqu'à la prise en considération d'un autre projet. S'il le juge à propos, il pourra alors émettre sa proposition.

M. BUREAU: N'y aurait-il pas lieu de déclarer que le commis du ministère qui authentiquera ces copies sera celui qui a la garde des livres? Il pourrait être tenu de

dire dans l'affidavit que les livres ont été confiés à sa garde ou qu'il les connaît.

L'hon. M. MEIGHEN: L'article décrète que l'employé doit être un employé du ministère, de la commisison ou du bureau. Je ne crois pas qu'on puisse aller plus loin, car parfois les livres peuvent n'être pas sous la surveillance d'un certain employé, plusieurs y ayant accès pour y faire des inscriptions. Il suffit, il me semble, que l'inscription soit attestée sous serment par un commis du ministère en question. De plus, il doit aussi être établi qu'elle a été faite dans le cours régulier des affaires de ce bureau, et ce serment doit être prêté par celui qui fait la déclaration. Par conséquent, il faut dans chaque cas qu'un employé qui est au courant de la manière dont on se sert du livre donne l'affidavit.

M. BUREAU: Le ministre dit qu'il y a des livres qui ne sont pas sous la garde d'un employé particulier. Ce serait un cas très rare.

L'hon. M. MEIGHEN: Peut-être.

M. BUREAU: Il y a plusieurs divisions dans chaque ministère. Je ne voudrais pas accepter du surintendant des travaux de dragage un certificat relatif à quelque chose qui se serait passé au bureau de l'architecte du ministère des Travaux publics ou vice versa, et pourtant cela pourrait avoir lieu aux termes du présent bill.

L'hon. M. MEIGHEN: La loi actuelle n'est pas modifiée à cet égard.

M. BUREAU: Non, mais si nous la modifions, nous devrions l'amender et tant qu'à l'amender, il ne faut pas faire la chose à demi.

L'hon. M. MEIGHEN: Personne ne se plaint qu'elle ne soit pas parfaite, telle quelle.

M. BUREAU: Dans ce cas, pourquoi la modifier?

L'hon. M. MEIGHEN: Parce qu'elle ne va pas assez loin.

M. DENIS: N'en a-t-on pas augmenté la portée par l'insertion des mots suivants:

ou dans toute commission, bureau ou autre division.

Je ne m'opposerais pas à ce que l'article fût ainsi conçu:

Une copie de toute inscription dans un livre tenu dans tout bureau ou département du gouvernement du Canada.

Cependant, les mots:

ou dans toute commission, bureau ou autre division...

...sont fort compréhensifs et vagues. Ils embrassent presque tout ce qui se rapporte au Gouvernement du Canada et à tous les ministères.

Je ne me contenterai d'un terme aussi vague que si l'on m'affirme qu'il se trouve déjà dans la loi existante, auquel cas je n'exigerais point de modification.

L'hon. M. MEIGHEN: Les mots ont un large sens, mais nullement vague. Jusqu'à présent, le droit dont il s'agit ici a été applicable à tous les services administratifs; il l'était à un bureau des terres fédérales, par exemple, ou à un bureau des concessions forestières de New-Westminter, si toutefois il y en avait un d'établi là. Dans ce cas, qu'est-ce qui empêche de l'étendre à la commission des achats de guerre. Chaque branche du service public canadien en constitue une arène bien définie, il ne saurait y avoir de doute à cet égard. Pourquoi donc la situation d'une branche de ce service différerait-elle de celle d'une autre? La présente disposition tend simplement à autoriser l'usage de la copie attestée des registres dont on se sert dans le service public.

M. DEVLIN: Le ministre aurait-il l'obligeance de donner lecture de l'article qu'il s'agit de modifier?

L'hon. M. MEIGHEN: Cet article est ainsi conçu:

26. La copie de toute écriture dans un livre tenu dans un ministère du gouvernement du Canada ou dans un département est admissible en preuve de cette écriture, et des affaires, opérations et comptes qui y sont consignés, s'il est prouvé par le serment ou par la déclaration sous serment d'un fonctionnaire de ce ministère que ce livre était, à l'époque où cette écriture y a été faite, un des livres ordinaires tenus à ce ministère, que l'écriture y a été faite dans le cours usuel et ordinaire des affaires de ce ministère et que cette copie est une copie conforme.

M. DEVLIN: Le texte est le même, sauf qu'on a ajouté le mot "commission".

M. DENIS: Le nouvel article comporte une modification profonde; en effet, les mots "dans un bureau" sont nouveaux, et il en est de même des mots: "ou dans une commission, dans un conseil ou autre service".

L'hon. M. MEIGHEN: Oui, et cette modification est faite à dessein. Sans l'insertion de ces mots-là, rien ne serait changé.

M. DENIS: Je m'oppose à ce qu'on étende ainsi la portée de l'article, parce que l'amendement, en somme, le rend applicable à tous les livres qui sont tenus dans les services de l'Etat. Où cette application

s'arrêtera, on l'ignore. Ainsi le présent article serait applicable au livre de l'employé chargé de tenir le compte des salaires à bord d'une drague.

L'hon. M. MEIGHEN: Telle est déjà la loi, puisque cet employé est au service des Travaux publics.

M. DENIS: Si telle est la loi, elle va assez loin; or, il s'agit d'en étendre encore la portée. Je ne puis goûter ni la longueur ni la portée de cet article tel qu'il est conçu. Il me semble qu'on sera toujours à se demander ce qu'il embrasse et ce qui y échappe.

L'hon. M. MEIGHEN: L'honorable député peut-il m'indiquer un service à l'égard duquel il existerait quelque doute. Quel inconvénient y a-t-il à dire que telle institution ou tel service sont ou ne sont pas inclus dans le domaine administratif du Canada? Tout cela dépend de la question de savoir qui paie.

M. McKENZIE: L'inconvénient qu'il y a ici, c'est que le certificat d'un département ne doit être admis comme preuve écrite que si ce département est établi de façon permanente. Toutes ces commissions existent aujourd'hui, mais dans vingt, dix ou même trois ans, plusieurs d'entre elles auront disparu, n'ayant plus de raison d'être. La situation à laquelle on se heurtera sera celle-ci: ayant constitué des services de l'Etat au moment de l'adoption du présent projet de loi, ces commissions ne seront plus demain, dans un an ou plus, au nombre de ces services; or, leur certificat sera-t-il alors admissible comme preuve?

Le ministre devrait se garder de rendre son projet de loi applicable à toute division du service qui n'est créée que pour un certain temps. Si l'on constate que le département de l'auditeur général échappe aux dispositions de l'article inséré dans la loi existante, je m'explique fort bien qu'il y ait lieu de l'y assujétir, puisque c'est là, on le sait, un service dont la permanence est absolue. Quant à la commission des vivres, à celle du combustible et à celle des achats de guerre, elles furent toutes créées pour les objets de la guerre, et elles disparaîtront avec la guerre. Le ministre se soucierait peu, sans doute, d'affirmer que les tribunaux devraient admettre comme preuve le certificat d'un fonctionnaire d'une de ces commissions le jour où, ayant terminé leurs opérations, elles auraient cessé d'exister.

L'hon. M. MEIGHEN: Les observations de l'honorable député seraient à propos s'il s'agissait d'empêcher le plaideur de se prévaloir des dispositions existantes, mais il n'en est rien; nous nous bornons à lui offrir un amendement dont il pourra tirer parti. Cet amendement ne porte pas sur des certificats, mais sur la copie attestée d'écritures faites dans un livre. Pour quelle raison la copie attestée des écritures faites dans un livre de la commission des vivres ne serait-elle pas considérée, devant les tribunaux, comme une preuve aussi légitime que la copie attestée des écritures faites dans un livre de quelque agence des terres fédérales, là-bas, dans la prairie immense? Les deux cas n'accusent pas la moindre différence.

Le manque de permanence d'une commission—si tel est bien le cas, ici—n'enlève rien à la valeur probante du document. Si quelqu'un fait partie du personnel de la commission des denrées alimentaires, il remplit une fonction publique, cette commission relevant du Gouvernement fédéral et n'étant en aucune façon une institution d'utilité particulière et de nature à inciter quelqu'un à manipuler peut-être les inscriptions. Nous nous contentons de dire: Voici une commission qui doit servir le public et, si, en cette qualité, elle donne la copie attestée d'une inscription, ce document devra faire preuve. Je suppose que cela est basé sur la donnée que le service public se fait honnêtement et que l'intention de mal faire n'existe pas chez le fonctionnaire chargé de ce travail, au contraire de ce qui arrive quelquefois dans le cas d'un employé d'une maison ou d'une compagnie particulière. Cela s'applique avec autant de raison à toute partie du service public qu'au département de l'Intérieur et à celui des Travaux publics.

Un autre principe se présente ainsi: Nous ne voulons pas que les dossiers du service public se détériorent, en permettant qu'on s'en servent comme preuve littérale devant les cours de justice par tout le pays.

M. McKENZIE: La commission des vivres ou toute autre commission qui a terminé ses travaux, rend sa commission et se trouve dissoute par le fait même. Elle n'existe plus à titre de division du service public.

L'hon. M. MEIGHEN: Mais nous avons besoin de ses dossiers ici.

M. McKENZIE: Faut-il chercher partout un homme qui a rempli une fonction dans ce bureau ou dans cette commission, afin d'obtenir de lui un certificat? Dans l'affirmative, où va-t-on le trouver?

L'hon. M. MEIGHEN: Nous disons: s'il y a un fonctionnaire qui peut donner cet affidavit, c'est parfait. Nous ne disons pas qu'il doit donner un affidavit, qu'il soit ou non en état de le faire.

M. McKENZIE: Supposons qu'à la dissolution de la commission des vivres les livres de celle-ci passent entre les mains d'un département quelconque de l'administration. A quel fonctionnaire devrais-je m'adresser pour obtenir un certificat?

L'hon. M. MEIGHEN: S'il ne se trouve personne pour le donner, vous ne pouvez l'avoir; l'amendement n'aurait aucune valeur dans le cas en question.

M. McKENZIE: Il pourrait être absolument nécessaire d'avoir un certificat, et je serais prêt à accepter le certificat d'un fonctionnaire du département à qui l'on aurait confié la garde de ces livres. A mon avis, il est certainement inutile de mentionner ces commissions, vu que leurs dossiers seront remis à quelque département de l'administration, qui pourrait donner le certificat demandé. Supposons que les livres de la commission des vivres soient remis au département du Travail et que l'on produise, en cour, le certificat du sous-ministre du Travail, le juge peut dire: "Il m'est impossible de voir un rapport quelconque entre le département du Travail et la commission des vivres, et vous devez nécessairement soumettre un certificat d'un fonctionnaire de la commission des vivres". Je ne trouverais aucunement à redire, si ce bill était rédigé de façon à stipuler qu'on pourrait obtenir un certificat d'un fonctionnaire du département qui a reçu la garde des livres en question.

L'hon. M, MEIGHEN: Je crois que c'est ce qui arrive. Il y a, par exemple, des commissions qui font partie d'un département. En conséquence, tout fonctionnaire de ce dernier peut donner une attestation, s'il sait que l'inscription a été faite conformément à l'usage établi et qu'on en a fourni une copie certifiée.

Il y a d'autres commissions qui ont, règle générale, un caractère beaucoup plus permanent et qui ne relèvent d'aucun département. C'est le cas, par exemple, de la commission des achats de guerre et c'est également, je crois, le cas de la commission des chemins de fer, si je m'en tiens au sens strict des mots. Il serait donc nécessaire de s'adresser à un fonctionnaire d'une de ces commissions, et cette loi devra, en conséquence, s'appliquer à ces dernières.

M. McKENZIE: La commission des chemins de fer est permanente de sa nature.

L'hon. M. MEIGHEN: Cela est vrai, mais si les autres ont un caractère temporaire, l'objection de l'honorable député ne peut valoir, puisque le fonctionnaire du département peut donner lui-même l'affidavit.

M. McKENZIE: Pourquoi énumérer ces commissions? Je n'en vois pas la nécessité.

L'hon. M. MEIGHEN: C'est seulement pour éviter des dépenses.

M. McKENZIE: Si j'ai bien compris le sens des paroles du ministre, la seule raison d'être de cet amendement se réduisait à ceci: inclure la division de l'auditeur général. Or, le Parlement se réunira, chaque année, et si la nécessité d'étendre la portée de la loi se fait sentir, on pourra y remédier, lorsqu'elle se produira. La seule difficulté qui embarrasse le ministre, à l'heure qu'il est, vient de ce que la loi en vigueur ne s'applique pas à la division de l'auditeur général. Pourquoi ne pas modifier la loi de façon à la rendre applicable au personnel en question et aux difficultés au fur et à mesure qu'elles se soulèvent? La loi relative à la preuve est assez ancienne et je n'ai jamais entendu de plainte contre son application. J'ai toujours cru qu'elle fonctionnait très bien, mais si on la trouve défectueuse, nous pouvons la modifier à l'occasion. Mais à chaque jour suffit son mal. Je crois que ce serait adopter une méthode beaucoup plus sûre, principalement, lorsqu'on s'occupe de la pratique, car ceci se rapporte non seulement à la preuve, mais encore à la pratique et à la procédure.

L'hon. M. MEIGHEN: Il me semble que c'est le moyen le plus simple. La raison de cette mesure est la même pour toutes les branches du service; elle facilitera les choses et fera économiser de l'argent. On peut faire produire les originaux et la déclaration sous serment n'est pas obligatoire.

M. BUREAU: L'objection faite par le chef de l'opposition a donné plus de force à ce que j'avais suggéré. Nous savons tous qu'il y a des commissions qui ne sont que temporaires. Quand ces commissions ont fini leur tâche, elles remettent leurs livres à un département quelconque de l'administration, où un fonctionnaire tenant des livres semblables s'en charge. Cet article exige un certificat montrant que l'inscription a été faite dans le cours ordinaire et habituel des affaires de cette commission.

Or, l'employé à qui ces livres sont remis peut difficilement accepter cette déclaration sous serment. Je crois que nous règlerions le cas en disant que le fonctionnaire qui tient les livres peut donner une copie exacte de l'inscription qui a été faite. Quand une commission a cessé d'exister, le fonctionnaire du département auquel les livres ont été remis ne peut pas certifier que l'inscription a été faite dans le cours habituel et ordinaire des affaires de cette commission, mais il peut certifier qu'une copie exacte de l'inscription a été faite.

L'hon. M. MEIGHEN: Si le fonctionnaire entre les mains de qui les livres sont remis plus tard ne peut pas prendre la déclaration sous serment que l'inscription a été faite dans le cours habituel et ordinaire des affaires, l'article ne s'applique pas à lui. Il faudrait que ce soit fait par le fonctionnaire qui peut prendre la déclaration et c'est justement ce que mon honorable ami désire.

M. BUREAU: Dans ce cas le fonctionnaire en question devra comparaître devant le tribunal, et cela entraînerait des frais considérables pour le plaideur, ce que nous voulons éviter. Si nous exigeons que le certificat soit donné par le fonctionnaire qui tient les livres, il ne sera pas nécessaire de le faire comparaître devant le tribunal avec une foule de livres.

L'hon. M. MEIGHEN: Ceci étendrait considérablement la portée de la loi, et le leader de l'opposition cherche à la restreindre. Je ne crois pas que nous dussions l'étendre autant que cela. On ne devrait pas permettre à celui qui a simplement la garde des livres et n'a fait aucune inscription, de faire cette déclaration sous serment. Il pourrait donner un certificat, mais pas sous serment. Supposons que la commission des vivres ait cessé d'exister et que ses livres soient à la garde du département du Commerce. On ne proposera pas d'autoriser le sous-ministre de ce département de certifier ou de donner la preuve qu'une inscription faite dans les livres de la commission des vivres par une autre personne il y a deux ans, alors qu'il ne s'en occupait pas, a été faite dans le cours habituel et ordinaire des affaires, qu'elle a été régulièrement faite et que son certificat doit être une preuve suffisante pour affirmer le fait. C'est aller plus loin que je ne pourrais recommander.

M. BUREAU: Je ne demande pas cela.

L'hon. M. MEIGHEN: Si ce n'est pas cela c'en est bien proche.

M. BUREAU: Ce que nous voulons comme preuve c'est le contenu du livre. Pourquoi le sous-ministre du Commerce, par exemple, ne certifierait-il pas que la copie produite est la reproduction exacte de ce que le livre contient, et, si c'est nécessaire, suppléer ce certificat avec une déclaration sous serment? Cela vous fournirait les mêmes renseignements que les livres eux-mêmes, avec cette seule différence que l'un serait une copie et l'autre, l'original. Ce certificat ne devrait pas contenir ces mots-ci parce que l'on ne peut pas dire que le certificat, accompagné d'une déclaration sous serment, serait une preuve suffisante pour le tribunal.

L'hon. M. MEIGHEN: C'est aller beaucoup plus loin que nous ne nous le proposions. Que le fonctionnaire fasse une déclaration sous serment et jure que l'inscription a été faite dans le cours habituel et ordinaire des affaires, c'est là tout ce que nous proposons au comité. Le leader de l'opposition dit que c'est aller trop loin. Mon honorable ami de Trois-Rivières (M. Bureau) trouve le contraire. J'ai le bonheur de me trouver entre les deux.

M. BUREAU: Cet article ne s'appliquerait qu'aux commissions qui existent. Si une commission a cessé d'exister, il ne s'y appliquerait pas?

L'hon. M. MEIGHEN: Il s'appliquerait aux deux. Il a trait aux livres de l'administration publique et aux inscriptions qu'ils contiennent.

M. BUREAU: D'une commission qui existe dans le moment, mais si les dossiers de la commission des vivres étaient transportés au département du Commerce, l'article ne s'appliquerait pas aux extraits que vous pourriez tirer des livres de cette commission?

L'hon. M. MEIGHEN: Non, à moins qu'il n'y ait quelqu'un qui puisse recevoir cette déclaration sous serment.

M. McKENZIE: A mon avis, la rédaction du texte anglais est fort défectueuse. Les mots "dans tout bureau" doivent donner l'interprétation juridique de cet article. Je cite:

> Copie de toute inscription dans un registre tenu dans tout bureau ou ministère de l'Etat en Canada, ou dans toute commission, tout conseil ou toute autre branche du service public.

Ces mots "dans tout bureau" doivent s'entendre de toutes ces différentes places. Si ces commissions et ces conseils sont absorbés par certains ministères, ils n'ont certainement pas de bureaux et il ne s'y tient pas de registres qui leur appartiennent en propre; par conséquent, le principe consa-

cré dans l'amendement ne s'applique nullement. Le ministre agirait judicieusement en étudiant ce point, afin de voir s'il ne pourrait pas retrancher les mots "commission et conseils".

L'hon. M. MEIGHEN: En retranchant ces mots, je dépouillerais le texte de loi d'une disposition fort utile. A mes yeux, la rédaction de cet article n'est ni défectueuse ni susceptible de perfectionnement, et je ne saurais proposer au comité de rayer les mots "ou dans toute commission, tout conseil ou toute autre branche du service public". A mon avis, il faudrait exiger une déposition en règle; seulement, l'emploi de la déclaration sous serment pour chaque partie du service public s'appuie sur le même principe que son application à une partie de ce service.

M. McKENZIE: Est-ce que le ministre ne supprimera pas les mots "commission" ou "conseil"?

L'hon. M. MEIGHEN: Non.

M. DENIS: S'il nous faut comprendre que la copie ne saurait être meilleure que l'original, je crois qu'il faudrait apporter à l'article la modification que voici:

Pourvu que le livre original existe encore et qu'il puisse être produit à l'appui de la copie.

Supposons que le livre original ait été détruit, toute preuve deviendrait impossible sans une disposition de ce genre. Si le registre original a été détruit et que par là même il soit impossible de faire la preuve de ce qui est contenu dans ce registre, allons-nous décréter que la copie d'une livre est meilleure que l'original ou bien allons-nous permettre que l'original revive ou soit rétabli dans la copie. Il en pourrait résulter de graves injustices et de graves fraudes. Supposons qu'aujourd'hui on prenne les copies d'un livre qui appartient réellement à une commission ou à un conseil, existant maintenant, ou qui n'existe plus, mais aux livres duquel on peut encore avoir accès. Supposons qu'on prenne des copies de ces livres, dans un certain but ou sans but spécial. Il pourrait arriver plus tard que ces livres soient détruits par le feu ou autrement. Si on laisse au bill cette rédaction, dans un mois, une année ou dix ans d'ici, un témoin pourrait venir dire: "Voici une copie prise de tel ou tel livre qui existait alors, mais qui n'existe plus. Alors il faudrait supposer que cette copie était, comme elle était censée l'être, copie authentique et représentait réellement l'inscription faite dans le registre original. Il deviendrait impossible de constater si cela est vrai ou faux. Si celui qui utiliserait cette copie voulait commettre une fraude quelconque, ce serait facile. L'argument que je présente s'appuie sur le principe consacré dans tous les statuts de la fraude qui existe sous le régime de l'ancienne loi française et qui s'applique à des cas de ce genre. Le ministre nous dit que rien ne s'oppose à ce qu'on se serve d'une copie dans le but de lui donner la même signification et le même poids qu'on pourrait attacher à l'original, parce que l'original pourrait toujours être produit par une personne qui songerait à nier l'authenticité de la copie. Cet argument est topique et il m'a convaincu; mais il ne m'amène pas à la même conclusion, lorsque l'original est détruit et qu'il nous faut supposer qu'il suffira à un témoin de venir déclarer que c'est une copie authentique. Cette copie demeurera alors au dossier à titre de preuve d'un livre original qui n'existe plus et dont on ne saurait révoquer en doute l'authenticité affirmée. Je ne dis pas cela dans le but de critiquer le ministre, mais je le prierais, à titre d'éminent avocat qu'il est, de mettre à l'étude cette question.

L'hon. M. MEIGHEN: Pour souscrire à cette proposition, il me faudrait peut-être faire violence au premier principe de la preuve. L'honorable député dit qu'il ne faut pas autoriser l'usage d'une copie à moins que l'original n'existe, au moment où l'on utilise la copie. Evidemment, l'original doit avoir existé au moment où on l'a utilisé. Evidemment, l'original doit avoir existé au moment où l'on a dressé la copie; autrement, il aurait été impossible de recevoir une déclaration sous serment. Or, supposons que l'original ait été détruit ou perdu depuis. Sur quel principe peut-on s'appuyer pour affirmer qu'il serait impossible de se servir de la copie assermentée devant le tribunal?

Parce que c'est la meilleure preuve qui existe et c'est toujours la meilleure preuve qu'on doit utiliser. Ce serait naturellement bien préférable si l'original existait et si l'on pouvait l'invoquer dans le cas d'une contestation sur l'inscription, mais s'il n'était pas disponible et si nous avions la meilleure preuve qui existe, pourquoi repousser cette preuve? Quel serait le résultat? Vous repoussez la copie assermentée et que vous reste-t-il sinon le souvenir d'un homme qui était en service et dont on pourrait produire en cour le témoignage. L'honorable député pourrait aller plus loin et repousser aussi ce témoignage. Si son amendement est juste vous pourriez aussi bien annuler

un genre de preuve que l'autre. Quoi qu'il en soit, la règle est en cours de prendre la meilleure preuve dont on dispose. Parce que le meilleur n'est pas tout à fait assez bon, ne le détruisez pas. Pourtant c'est à quoi tend l'amendement de l'honorable député.

(L'article est adopté et rapport est fait du projet de loi.)

DISCUSSION D'UNE RESOLUTION CONCERNANT LA COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER NATIONAL CANADIEN.

L'hon. M. REID (ministre des Chemins de fer et des Canaux) propose que la Chambre siège en comité général, pour la discussion de la résolution suivante:

La Chambre décide qu'il y a lieu de présenter une mesure pourvoyant à la constitution de la Canadian National Railway Company, sous l'empire de laquelle les chemins de fer, travaux et entreprises des compagnies comprises dans le Canadian Northern Railway System peuvent être fusionnés et, avec les chemins de fer du gouvernement canadien, exploités au titre d'un réseau ferroviaire national; à la nomination, par le Gouverneur en conseil, des personnes voulues, au moins cinq et au plus quinze, pour être directeurs de ladite compagnie, et que dès leur nomination les personnes ainsi nommées, leurs successeurs ou toutes autres personnes que le Gouverneur en conseil pourra nommer de temps à autre directeurs, seront constitués en compagnie; qu'il soit pourvu au maintien en fonctions, à la radiation et à la vacation des directeurs; aux assemblées annuelles, au capital-actions, avec ou sans parts, acquis au ministre des Finances au nom de Sa Majesté; à la location des bureaux-chefs; au paiement par la compagnie aux directeurs de telles sommes qui pourront être approuvées par le Gouverneur en conseil; à la responsabilité limitée des directeurs, à l'adoption de règlements et à l'organisation de la compagnie; un comité exécutif du bureau des directeurs; et de décréter que chaque fois qu'il y aura lieu sous l'empire de la loi des chemins de fer, ou de tout autre statut ou loi d'obtenir une approbation, sanction ou confirmation par les actionnaires, l'approbation, la sanction ou la confirmation pourra être donnée par le Gouverneur en conseil; décrétant de plus que le Gouverneur en conseil pourra de temps à autre par décret de l'exécutif confier à la compagnie l'administration et l'exploitation de toute ligne de chemin de fer ou partie d'icelle, de toute propriété ou de tous travaux d'une description quelconque, ou intérêt en découlant, et de tous pouvoirs, droits, ou privilèges sur tous chemins de fer, propriétés ou travaux ou intérêts de ce chef et en découlant qui pourront de temps à autre être acquis à Sa Majesté ou possédés, contrôlés ou occupés par elle, ou toutes parties d'iceux, ou droits ou intérêts en relevant, selon qu'un décret de l'exécutif le décrétera, à telles conditions et sous l'empire de tels règlements et conditions que le Gouverneur en conseil pourra de temps à autre décider; cette administration et cette exploitation se continueront durant le bon plaisir du Gouverneur en conseil, et seront sujettes à la terminaison et à la modification de temps à autre en tout ou en partie par le Gouverneur en conseil; au cas où Sa Majesté aurait antérieurement acquis ou acquerrait à l'avenir le capital ou l'intérêt contrôleur du capital de toute compagnie de chemin de fer ou de toute autre compagnie ayant des pouvoirs corporatifs ou propriétés qui puissent être convenablement exercés, ou exploités par la compagnie, le Gouverneur en conseil pourra transférer ou faire transférer le capital-actions ou toute partie d'icelui à la compagnie, ou par procuration ou autrement permettre à la compagnie ou tout délégataire du Gouverneur en conseil d'exercer le pouvoir de vote en découlant, à toute assemblée des actionnaires, à telles conditions que pourra le Gouverneur en conseil déterminer de temps à ature; et de décréter de plus que les dispositions de la loi des chemins de fer et de la loi d'expropriation, avec certaines exceptions, et lorsqu'elles ne seront pas incompatibles avec la législation projetée, s'appliqueront à la compagnie; que disposition soit faite quant à la signature et au dépôt des plans pour les terres prises sous l'empire de la loi d'expropriation, et quant à la compensation payable de ce chef; que par dérogation à tout ce que comportent la loi des chemins de fer du Gouvernement ou toute autre loi, les dispositions de la loi des chemins de fer touchant l'exploitation d'un chemin de fer (distinguées des dispositions de ladite loi touchant la construction ou l'entretien d'un chemin de fer) s'appliqueront à tels chemins de fer du gouvernement canadien au même degré que l'adoption de cette législation proposée devra être soumise à la loi des chemins de fer du Gouvernement, durant telle époque que la compagnie sera en charge de la mise en opération et de l'administration sous le régime de ces ordonnances; que des mesures soient prises en vue d'actions, procès ou autres procédés pour ou contre la compagnie, et des appels et défenses qui peuvent servir aux corporations respectives, y compris Sa Majesté, et aussi, que nonobstant tout ce qui est contenu dans la loi des chemins de fer du Gouvernement ou dans la loi du revenu consolidé et de l'audition, toutes dépenses encourues à cause de la mise en opération et de l'administration des chemins de fer du Gouvernement, sous le régime de ces stipulations, devront être soldées à même les recettes et revenus des chemins de fer du Gouvernement, et advenant un déficit à une période quelconque durant aucun exercice fiscal quelconque, le chiffre de ce déficit sera de temps à autre payable par le ministre des Finances à même les argents inaffectés du fonds du revenu consolidé du Canada, les sommes payées par ledit ministre devant être insérées dans les estimés budgétaires présentés au Parlement à sa première session qui suivra la fin de tel exercice fiscal; et dans le cas où il serait déclaré un surplus à la fin d'aucun exercice fiscal, tel surplus devra être versé dans ledit fonds; que des mesures soient prises pour l'exercice fiscal des chemins de fer du Gouvernement; à l'effet de déclarer que toutes les compagnies comprises dans le réseau du chemin de fer Canadian-Northern sont des entreprises pour l'avantage général du Canada; pour l'abandon d'aucune ligne avec la sanction du Gouverneur en conseil et sur la recommandation de la commission des chemins de fer; et sur consentement d'une majorité des porteurs de garanties enregistrés affectés, son démantèlement ou sa mise en disposition; pour la prorogation du délai de commencement et d'achèvement de toute ligne ferroviaire d'une compagnie comprise dans le Canadian Northern System; pour des

conventions avec d'autres compagnies; pour l'acquisition de garanties émises par le Canadian Northern ou par toute autre compagnie du Canadian Northern System ou lui faire des avances ou en recevoir avec d'autres dispositions touchant ces avances et ces emprunts; pour construire et exploiter les lignes, embranchements et prolongements de chemins de fer, avec l'approbation du Gouverneur en conseil et en tout endroit sanctionné par le ministre des Chemins de fer et Canaux; pour l'usage du nom Canadian National Railway comme désignation collective ou descriptive de toute ligne ou travaux de chemins de fer qu'il contrôle; et pour le changement du nom de toute compagnie comprise dans le Canadian Northern System ou de toute autre compagnie dont les propriétés ou l'intérêt contrôleur du capital est acquis à Sa Majesté ou détenu par elle; pour l'émission de bons, débentures, actions de débentures perpétuelles ou à termes; ou d'autres garanties pour le dépôt ou l'enregistrement des hypothèques et des instruments affectant d'une façon quelconque les hypothèques subordonnément à l'article 140 de la loi des chemins de fer; pour que la compagnie, avec l'approbation du Gouverneur en conseil, acquière, détienne les actions du capital, les bons et garanties de toute compagnie de chemin de fer ou autre compagnie spécifiée, et en dispose; et pour la construction et l'exploitation du chemin de fer le long des routes, rues ou autres places publiques avec le consentement de la municipalité.

M. BUREAU: Le texte de cette résolution remplit pour ainsi dire deux pages d'imprimé et il est rédigé de telle façon qu'il ne constitue qu'une phrase en réalité. Si le président est obligé de lire cette résolution tout d'une haleine, sera-t-il en mesure d'aller jusqu'au bout? Je ne le crois pas.

M. le PRESIDENT: J'espère que la Chambre me dispensera d'en donner lecture.

M. BUREAU: La résolution traite d'une infinité de sujets, de sorte qu'elle devrait être divisée en paragraphes. Sous sa présente forme, elle est assez difficile à comprendre à première vue, surtout pour ceux dont l'anglais n'est pas la langue maternelle.

L'hon. M. REID (ministre des Chemins de fer et des Canaux): Nous proposons de constituer en société une compagnie qui s'appellera la Compagnie du chemin de fer National, qui exploitera les chemins de fer d'Etat existants, le réseau du Nord-Canadien ainsi que tous les chemins de fer que l'Etat pourra acquérir dans la suite. Le bill qui sera déposé, après l'adoption de cette résolution, comprendra trente articles.

M. BUREAU: Mais la résolution comprend une seule phrase!

L'hon. M. REID: Le bill décrète la nomination d'un certain nombre d'administrateurs. le chiffre du capital, le siège de la compagnie et règle plusieurs autres questions de détail.

M. BUREAU: Si les députés avaient en mains des exemplaires du projet de loi, cela serait de nature à leur faciliter la tâche. Je suppose que le bill est basé sur la présente résolution?

L'hon. M. REID: Certainement. Je désirerais que la résolution soit adoptée, afin que je sois en mesure de faire imprimer le bill et de le distribuer aux membres, pour qu'ils aient l'occasion d'étudier les détails du projet.

M. BUREAU: Si la Chambre adopte la résolution elle s'engage à approuver les grandes lignes du projet. Or, la résolution contient certaines particularités qui ne sont pas dans l'intérêt public et auxquelles je m'oppose énergiquement; je proteste contre l'adoption de ces principes.

L'hon. M. REID: En adoptant le projet de résolution, le seul engagement qui sera pris par la Chambre, c'est de constituer en société une compagnie ou une société pour l'exploitation de tous les chemins de fer de l'Etat; mais elle ne prendra pas du tout l'engagement d'approuver tous les détails du projet de loi. Celui-ci renfermera des articles destinés à placer les lignes de chemin de fer de l'Etat sous la direction des commissaires des chemins de fer et à les mettre sur le même pied, disons pour ne citer qu'un exemple, que le réseau du Pacifique-Canadien, en tant qu'il dépend de la juridiction de la commission des chemins de fer.

M. BUREAU: Je n'ai pas d'objection à faire valoir, si le bill ne renferme rien qui diffère de l'organisation d'une compagnie de chemin de fer ordinaire. Je rappellerai au ministre, toutefois, que la loi générale régissant les compagnie de chemin de fer confère d'amples pouvoirs aux compagnies et prévoit pour ainsi dire toutes les différentes situations dans lesquelles elles pourraient se trouver placées. Je ne m'oppose nullement au projet de constituer une compagnie particulière qui se chargera de l'administration de notre réseau national de chemins de fer, mais certes, si la loi en vigueur suffit amplement pour l'exploitation du Pacifique-Canadien et de toutes les autres lignes de chemin de fer qui ont été construites depuis cette époque, elle devrait suffire également pour l'exploitation du réseau de l'Etat et de toutes les lignes de chemins de fer que le Gouvernement pourra acquérir par la suite. Dans le cas actuel, je ne vois pas qu'il soit nécessaire de faire adopter une loi

spéciale, en outre de la procédure ordinairement suivie dès qu'une compagnie particulière désire obtenir l'autorisation d'exploiter un chemin de fer.

L'hon. M. REID: J'ai chargé les avocats du département de préparer le bill dans le sens que suggère l'honorable député, c'est-à-dire, en prenant comme modèle la charte d'une compagnie particulière, comme le Pacifique-Canadien, pour ne citer qu'un exemple, de façon à ce qu'elle puisse s'appliquer à un chemin de fer qui est la propriété de l'Etat. Lorsque le projet de loi sera soumis au Parlement il est fort possible que nous décidions de modifier certaines dispositions; cependant, l'objectif que nous voulons atteindre par l'adoption de cette loi, c'est de créer une compagnie pour l'exploitation de tous nos réseaux ferrés de l'Etat et pour administrer toutes les autres lignes que nous pourrons acheter ou affermer à l'avenir.

Il vaudrait beaucoup mieux, sans doute, que les députés eussent dans les mains le projet de loi imprimé. Je ne pense pas, toutefois, que le vote de la résolution constitue de la part des députés une acceptation des détails du projet que j'entends déposer; mais le représentant de Trois-Rivières (M. Bureau) a peut-être raison de craindre que les députés ne soient tenus ensuite à un mode d'administration dont ils n'auraient pas voulu.

Certains changements sont devenus nécessaires; par exemple, une des dispositions du bill à débattre traitera du service de l'Intercolonial. Jusqu'à présent, les revenus de cette ligne ont été déposés au crédit du receveur général, qui, chaque mois, envoyait à Moncton une certaine somme dont les fonctionnaires de l'endroit faisaient la distribution. Ces revenus maintenant, comme ceux du Transcontinental et de nos autres chemins de fer, iront tous dans un fonds commun, et les frais d'exploitation seront payés sur ce fonds. C'est à quoi l'on vise, et je ne vois pas qu'il soit possible autrement d'arriver à l'uniformité. Il faudra ensuite mettre l'Intercolonial sous la juridiction de la commission des chemins de fer.

Il y a dans le projet beaucoup d'autres choses qui se rattachent aux chemins de fer de l'Etat. Tout ce que je demande, c'est qu'on vote la résolution, afin que le bill puisse être imprimé et qu'on en fasse un examen approfondi. Si, ensuite, il a besoin de modifications, je tiendrai compte avec plaisir de tout ce que l'on me suggérera.

M. BUREAU: Nous verrons comment iront les choses.

[M. Bureau.]

M. McMASTER: Il me semble qu'avant d'aborder l'examen de cette résolution, il conviendrait que le Gouvernement se prononçât sur la politique qu'il entend imposer au pays en ce qui regarde les chemins de fer. La tendance sera-t-elle vers la nationalisation, ou laisserons-nous se continuer, autant que possible, l'ordre de choses actuel? Je me rends parfaitement compte de l'obligation où le Gouvernement s'est trouvé de prendre à sa charge certains chemins de fer, et il peut être contraint à en prendre d'autres. Mais c'est là une question fort épineuse, qui demande beaucoup de soin, beaucoup d'attention et beaucoup d'étude. Avec une déclaration claire du Gouvernement à ce sujet, il nous sera possible de comprendre la chose infiniment mieux.

L'hon. M. REID: Que nous l'ayons voulu ou non, la nationalisation est là pour 13,000 ou 14,000 milles de chemin de fer, et l'objet de ce bill est de pourvoir aux moyens d'exploiter comme un tout les diverses lignes ainsi nationalisées. La présentation de ce projet de loi ne modifierait donc d'aucune façon notre position actuelle en ce qui concerne les voies qui présentement appartiennent à l'Etat. Le vote de cette résolution ne comporte point une acceptation du projet de loi, qui sera nécessairement mis en délibération. Cette question d'un politique à annoncer, la Chambre aura amplement le loisir de la débattre quand lui sera soumis le budget des chemins de fer.

J'ai un budget qui monte à près de 80 millions pour les chemins de fer de l'Etat. Ce budget, il faudra le voter, et ce sera alors le temps de soulever la question de la politique à adopter. Le bill n'a d'autre objet que d'assurer le fonctionnement des chemins de fer déjà passés sous notre contrôle et, que la nationalisation nous plaise ou ne nous plaise pas, nous l'avons en ce qui regarde ces lignes. Il n'existe pas la moindre chance, à mon avis, de rendre à l'initiative privée l'exploitation du réseau dont l'Etat est actuellement le propriétaire, et nous sommes, par suite, tenus d'aviser aux moyens de faire fonctionner ce réseau:

M. McKENZIE: Le ministre des Chemins de fer avait l'an dernier fait inscrire au feuilleton un projet de résolution par lequel il demandait à la Chambre de lui voter quelques millions de dollars, qui seraient dépensés par ses fonctionnaires à même les revenus des chemins de fer de l'Etat, sans que la dépense dût être approuvée par le Parlement. Cette résolution a soulevé une telle tempête de protestations de la part des membres tant de la droite que de la

gauche que le ministre a dû la retirer. Or, on nous sert la même chose cette année sous la forme d'un projet de loi. Un bill va être déposé en vue de créer une compagnie dans les mains de laquelle passeront toutes les recettes des chemins de fer de l'Etat et elle en fera emploi selon qu'elle le jugera à propos, sans qu'il soit tenu le moindrement compte des volontés de cette Chambre. Je suis absolument opposé à tout procédé de cette sorte. Il peut être malaisé pour la Chambre de régler des détails de ce genre, et ce pourra être un travail extrêmement difficile, mais les représentants du peuple ne sauraient, à mon avis, monsieur l'Orateur, faire peser sur d'autres une responsabilité qui les concerne exclusivement. Je n'ai jamais tenu beaucoup à la nationalisation des services d'utilité publique, mais cela importe peu, et j'admets comme le ministre que, l'état des choses étant ce qu'il est, il nous faut en tirer le meilleur parti possible.

Mais je dois à mes commettants de voir à ce que les deniers publics se dépensent à bon escient. Qu'il s'agisse de quais, de ports ou de chemins de fer, nous, les représentants du peuple, devons tenir les cordons de la bourse et faire en sorte qu'il ne se dépense pas un dollar sans l'autorisation de la Chambre. Voilà ce que je pense, et autant vaut que je le dise à l'honorable ministre. Je ne parle, pour le moment, qu'en mon propre nom. Je ne saurais tolérer que les deniers publics soient confiés à un corps irresponsable, à une corporation qui en fera ce qu'elle voudra et ne sera pas du tout assujettie à notre contrôle. Ce n'est pas ainsi que j'entends la nationalisation. D'après moi, la nationalisation signifie que le peuple, représenté par ses députés, aura la direction des dépenses et l'exercera soit directement, par leur entremise, ou indirectement, par l'entremise d'un conseil d'administration auquel ils auront délégué leurs pouvoirs.

La politique est la science du Gouvernement. Quand on dit qu'on va soustraire telle ou telle question à la politique, on veut dire qu'on va la soustraire au favoritisme, aux concussions ou à une mauvaise gestion. Je veux bien que l'on soustraie ainsi à la politique, des travaux de ce genre, mais ce que je ne veux pas, c'est que les propriétaires et les exploitants de ces entreprises soient privés du droit de se prononcer au sujet de leur administration. La politique doit exister, par rapport à la nationalisation, en tant qu'elle comporte le contrôle le plus entier, de la part du peuple. Si l'organisation dont il s'agit prend charge des chemins de fer de l'Etat, notre contrôle disparaît par le fait même; aussi dois-je dire à l'honorable ministre qu'il m'est impossible d'acquiescer à cette proposition.

L'hon. M. REID: La compagnie du Nord-Canadien, qui appartient à l'Etat, perçoit ses revenus et fait des dépenses sans intervention ni loi de la part du Parlement. Les différents chemins de fer de l'Etat ayant différentes manières de percevoir des revenus et de faire des dépenses, il est devenu nécessaire d'établir un système uniforme. Par conséquent, mettons ce bill à l'étude afin d'en discuter chaque article. Les propositions qu'il contient ne sont peut-être pas du goût de la députation, mais, d'après moi, il représente les meilleurs moyens de faire face à la situation. Je suis prêt à amender le bill de la manière que la Chambre le voudra.

M. BUREAU: Quel est le but du projet de résolution?

L'hon. M. REID: D'après la règle 77, tout bill comportant une dépense de deniers publics doit être précédé d'un projet de résolution; c'est la seule raison pour laquelle le projet de résolution est inscrit au Feuilleton.

M. McMASTER: J'espère que l'honorable ministre ne me jugera pas trop tenace si je viens le prier d'énoncer l'attitude du Gouvernement. Qu'on le veuille ou non, la nationalisation nous est imposée. Si, en prenant possession des chemins de fer, nous avons eu tout simplement l'idée de les passer aussitôt que possible à des compagnies, autant vaut peut-être un genre d'organisation qu'un autre; mais si nous avons eu l'intention d'en rester propriétaires, force nous est de procéder autrement. Le Gouvernement devra donc dire, sans ambiguïté, s'il tient que le Canada adopte, en définitive, la nationalisation. Je sais que pareille mesure comporte de graves responsabilités, et qu'il y a beaucoup à dire pour et contre. S'il importait que je fisse connaître mes vues, je regretterais d'avoir à me déclarer, à l'heure qu'il est, pour ou contre le principe; mais après tout, la responsabilité incombe au Gouvernement. A lui de dire quel est son but, avant de nous demander de voter en faveur d'un projet de résolution comme celui-ci.

L'hon. M. MEIGHEN: Je ne sais pas au juste de combien d'années l'honorable député veut que nous anticipions afin de déterminer le port vers lequel nous cinglons.

Le Gouvernement a plutôt raison de faire ses relèvements d'après les ports en vue, que de prendre une attitude par rapport à de longues années à venir. S'il est nécessaire qu'il énonce sa politique, je puis dire qu'il s'est conformé à cette nécessité, à maintes reprises. Les chemins que nous possédons, nous entendons en conserver la possession et continuer de les exploiter; nous ne songeons pas du tout à les vendre à des compagnies. Il est certains chemins dont nous ne sommes pas propriétaires. Le Grand-Tronc-Pacifique est de ceux-là. Notre politique par rapport à ce chemin a été énoncée à la Chambre, et nous travaillons maintenant à la faire valoir. Le Grand-Tronc est un autre de ces chemins-là. Nous avons plus d'une fois énoncé notre politique par rapport au Grand-Tronc, nous avons fait connaître ce que nous faisions.

Le Pacifique-Canadien est un autre réseau dont nous n'avons pas pris possession et le Gouvernement n'a jamais manifesté l'intention de l'acquérir. Je ne vois pas ce que mon honorable ami désire de plus et je ne vois pas non plus ce qu'il serait nécessaire d'ajouter avant d'étudier la présente résolution. Chaque fois qu'une question de chemin de fer viendra sur le tapis, s'attend-on à ce que le Gouvernement trace un programme dont l'exécution prendra des années et même un siècle? Tout ce que nous sommes tenus de faire, c'est de conformer notre administration aux conditions existantes; c'est ce que nous avons fait jusqu'à présent. Pour l'étude du présent bill, il suffit de décider s'il est sage d'exploiter les réseaux que nous possédons actuellement ou que nous pourrons posséder à l'avenir en vertu du principe posé par le bill, au moyen d'une compagnie, savoir: les chemins de fer nationaux canadiens.

M. McKENZIE: Nous possédons des chemins de fer; nous sommes dans la position, pour ainsi dire, d'actionnaires. En décidant toute question concernant l'administration de ces voies ferrées, nous avons le droit de savoir où nous en sommes.

Nous avons pris possession du Nord-Canadien, de ses embranchements et de ses ramifications. Le ministre peut-il nous dire quelles sont les obligations financières que les contribuables ont assumées en acquérant cette propriété? Le ministre doit aussi être en mesure de nous dire la longueur exacte de ce réseau et si nous l'exploitons en entier. A quelle somme évalue-t-il le matériel roulant et considère-t-il que ce dernier est suffisant pour les besoins du réseau? Combien avons-nous dépensé pour l'outillage depuis que nous avons pris possession et combien devrons-nous dépenser pour l'exploitation et l'outillage durant le présent exercice? Quel est le bilan des recettes et des dépenses du Nord-Canadien, indépendamment du Grand-Tronc-Pacifique et du Transcontinental? Quelles sont les obligations actuelles du Nord-Canadien, quel est le chiffre de la dette par mille, sans tenir compte de l'actif?

Je désirerais avoir les mêmes renseignements concernant le Grand-Tronc-Pacifique et le Transcontinental. Au moment où il s'agit d'étudier cette importante question des chemins de fer et d'adopter un nouveau mode d'administration, les contribuables et plus particulièrement les représentants du peuple ont droit d'être complètement renseignés. Dans un cas comme celui-ci, c'est une bien pauvre manière de renseigner la Chambre que de déposer des documents sur le bureau. Cela ne nous apprend rien et il est souvent très difficile d'obtenir des copies des documents ainsi déposés. Les renseignements nécessaires devraient être donnés de vive voix et reproduits dans les colonnes du hansard. De cette manière, les députés et les journaux pourraient en faire leur profit. Toutes les explications devraient nous être données avant que le Parlement soit invité à se prononcer sur la question de la nationalisation et de l'exploitation des chemins de fer. Je n'ai pas la prétention de m'y connaître en matière de chemin de fer, mais nous avons si longtemps discuté l'administration de l'Intercolonial, que nous sommes plus ou moins au courant de ces questions. Nous entendons souvent parler irrévérencieusement de l'Intercolonial, mais ce réseau a fait beaucoup de bien et a rendu de grands services au pays tout entier et plus particulièrement aux anciennes provinces.

Quoi qu'il en soit, cela n'a rien à faire avec la perception des recettes et les moyens à prendre pour obtenir l'argent nécessaire à l'exploitation de la ligne et à l'acquisition du matériel roulant. Le système en vigueur pour l'administration et l'exploitation de l'Intercolonial est bien connu des membres de cette Chambre; nous le comprenons et nous en connaissons les résultats. Pourquoi les autres réseaux, sous le rapport financier, ne seraient-ils pas exploités de la même manière? Il peut exister d'autres systèmes propres à donner de plus forts revenus, mais même à ce point de vue, je ne vois pas la nécessité de modifier le système en vigueur et de rendre la situation encore plus compliquée. Je préfère toujours voir les affaires

publiques réglées d'une manière franche, simple et bien définie, pour que tout le monde puisse comprendre. Je suis opposé à toute complication inutile. Je n'ignore pas que l'on me répondra que le Nord-Canadien et le Grand-Tronc-Pacifique ont des obligations et des dettes qui sont administrées par des institutions qu'il faut maintenir.

Quiconque détient des valeurs de ces compagnies sera bien aise d'accepter le projet de l'Etat partout où nous sommes tenus au paiement intégral. Lorsque nous n'avons pas d'obligations, nous devrions les anéantir et ne plus nous en préoccuper, s'il n'y a pas d'autres obstacles sur notre chemin. Entretenir de vingt à trente compagnies pour gérer les biens d'un seul corps, le gouvernement de ce pays en tant que représentant de la nation canadienne, est une pratique fort maladroite. Tous les biens devraient être réunis sous une administration unique, afin que nous sachions tout ce que nous faisons et où les choses en sont rendues. Voilà pourquoi j'approuve un mode simple et général d'exploitation de l'entreprise appartenant à un seul propriétaire et n'ayant qu'un seul caissier.

L'hon. M. REID: L'honorable député (M. McKenzie) demande quels engagements nous prenons relativement à l'acquisition du Nord-Canadien. En sa qualité d'avocat, il sait que nous avons simplement acheté les actions et qu'il n'y a pas d'autre obligation que celle de continuer à exploiter l'entreprise. Il peut exiger et doit obtenir les renseignements qu'il a demandés au sujet de tout le réseau des voies ferrées, y compris le Nord-Canadien, l'Intercolonial et le Transcontinental.

Cependant, je ne conçois pas comment ils se rapportent à ce projet de résolution, vu que nous pouvons les fournir lors de l'étude du budget ou de l'examen en comité des articles du projet de loi qui sera fondé sur la résolution. Le mode d'exploitation qu'il suggère pour toutes les voies ferrées que nous possédons actuellement ou que nous pouvons acquérir plus tard est celui que nous avons employé jadis relativement à l'Intercolonial, c'est-à-dire l'exploitation par l'entremise du ministère des Chemins de fer.

L'honorable député n'ignore pas que le public a beaucoup critiqué parce que l'Intercolonial était administré par ce ministère. Quel que fût le ministre qui y présidait, nous entendions toujours parler de clientèle politique et de favoritisme. Comment l'honorable député pourrait-il exiger qu'un ministère des Chemins de fer exploite de 15,000 à 20,000 milles de voie ferrée? Je ne voudrais pas en avoir la tâche. C'était assez de l'Intercolonial pour un seul homme, et je me demande ce qui arrivera si le ministère des Chemins de fer doit mettre en service tout le réseau. Cela ne serait pas de l'intérêt des voies ferrées, ni du public. Ces chemins de fer doivent être exploités par une commission formée des hommes les plus habiles du Dominion du Canada.

M. McKENZIE: Sous la direction du ministère?

L'hon. M. REID: Assurément; ils sont, pour bien dire, des fonctionnaires du ministère.

M. McKENZIE: Les directeurs de cette compagnie ne le seront pas.

L'hon. M. REID: Ils seront nommés par le Gouvernement et nous devons choisir des hommes auxquels le public aura absolument confiance. Ils devront présenter leurs rapports au Parlement, et lorsque le projet de loi sera mis devant la députation, s'il faut ajouter d'autres articles concernant ces rapports, nous pourrons lui faire subir des retouches. Toutefois, je prétends qu'il n'est guère juste de demander que le projet de résolution soit réservé. Je pourrai fournir tous les renseignements exigés avant l'examen du bill qui sera fondé sur la résolution.

L'hon. M. LEMIEUX: Lors du dépôt du projet de loi, le ministre, je l'espère, rendra au Parlement quelques-unes de ses prérogatives. J'ai examiné le texte du projet de résolution et je remarque qu'à presque toutes les troisièmes lignes le Gouverneur en conseil est autorisé à gérer le réseau entier des voies ferrées nationales. Au Canada, le service des chemins de fer est sur le seuil d'une ère nouvelle. Je crois savoir que les grandes lignes de voies ferrées de ce pays seront nationalisées, et je prie mon honorable ami de respecter les prérogatives du Parlement plus qu'il ne l'a fait dans le passé. Si le peuple canadien doit avoir la haute main sur les grands réseaux de chemins de fer, le Parlement devrait, il me semble, avoir son mot à dire; il ne faudrait pas s'en rapporter entièrement au Gouverneur en conseil.

Ainsi, le projet de résolution déclare que " le Gouverneur en conseil pourra de temps à autre, par décret de l'exécutif, confier à la compagnie l'administration et l'exploitation de toute ligne de chemin de fer ou partie d'icelle, de toute propriété ou de tous travaux d'une description quelconque, ou intérêt en découlant ". Assurément, le Parlement devrait être consulté lorsqu'il s'agira

de l'acquisition de nouveaux réseaux de chemins de fer. C'est le peuple qui verse le prix d'achat, et le Gouverneur en conseil ne devrait pas avoir des pouvoirs relativement à ces grandes entreprises.

L'hon. M. REID: Le projet de loi ne permettra pas au Gouverneur en conseil d'acquérir des chemins de fer sans consulter le Parlement. Nous ne pourrions pas, par exemple, nous emparer du Grand-Tronc-Pacifique, à moins d'obtenir au préalable le consentement du Parlement. Voici notre objet: après avoir acquis une ligne de chemin de fer, nous remettrons les actions à cette compagnie, la nôtre, qui mettra la voie ferrée en service.

M. BUREAU: Pourquoi n'appartiendrait-il pas au Parlement plutôt qu'au Gouverneur en conseil d'en déterminer le mode d'exploitation?

L'hon. M. REID: A la Chambre de trancher la question.

M. BUREAU: Nous tenons à ce que ce point soit expliqué dans la résolution.

L'hon. M. REID: Si nous devenions acquéreurs du Grand-Tronc ou du Grand-Tronc-Pacifique, il nous faudrait faire voter une loi portant approbation du Parlement, et il entrerait dans les attributions de ce dernier de décréter si l'exploitation de la voie ferrée doit être distincte ou non. Toutefois, si l'acquisition du Grand-Tronc-Pacifique se faisait comme nous avons fait celle du Nord-Canadien, la loi dont il s'agit ici autoriserait le Gouverneur en conseil à inclure ce chemin de fer dans le réseau de l'Etat. En l'absence de cette autorisation, l'exploitation du chemin de fer devrait être distincte de celle des autres voies ferrées du Dominion.

L'hon. M. LEMIEUX: J'ai examiné le texte de la résolution: il me paraît bien obscur. Si je me plais à espérer que mon honorable ami a raison, il me semble cependant que je n'ai pas tort. Si l'Etat doit faire l'acquisition d'un autre réseau de chemin de fer, le Gouvernement est tenu de faire voter une loi très explicite qui, aux yeux des contribuables canadiens, fût comme une nouvelle charte, et il est de son devoir de réserver aux représentants du peuple siégeant au Parlement le droit de se prononcer sur une loi de cette importance, sur une loi qui serait établie pour toujours et non pour quelques années. En vérité, je m'alarme des attributions que la résolution tend à conférer à l'exécutif et du peu de cas qu'il y est fait des représentants du peuple.

[L'hon. M. Lemieux.]

Il est encore un autre point. Dit la résolution:

...et aussi que, nonobstant les dispositions de la loi sur les chemins de fer de l'Etat et celles de la loi concernant le revenu consolidé et l'audition, le paiement de toutes dépenses occasionnées par l'exploitation ou l'administration des chemins de fer de l'Etat et faites en vertu de ces dispositions, devra être prélevé sur les recettes et les revenus des chemins de fer de l'Etat et, advenant un déficit au cours d'un exercice, le chiffre de ce déficit sera, à différents temps, payable par le ministre des Finances et prélevé sur les deniers inaffectés du fonds du revenu consolidé du Canada, les sommes payées par ledit ministre devant être portées au budget soumis au Parlement à sa première session après la clôture de cet exercice.

Je doute que ces prescriptions soient conformes aux principes qui prévalent dans les affaires. En une matière de cette importance, quand il s'agit de milliers de milles de voies ferrées, il importe d'adopter un système bien clairement défini, d'avoir une juste idée de nos besoins et du chiffre probable de la dépense. Les directeurs ne doivent pas avoir le droit de faire des dépenses que le Parlement n'a pas autorisées. Soucieux des prérogatives des représentants du peuple, je m'alarme réellement, je le répète, des libertés que le Gouvernement se donne aux dépens du Parlement.

Il est un autre point de la résolution sur lequel, je me plais à l'espérer, le ministre daignera s'expliquer: le pays doit-il ou ne doit-il pas faire l'acquisition d'un certain nombre de voies ferrées. A proprement parler, l'Etat devient acquéreur de deux lignes transcontinentales de chemins de fer et de leurs ramifications. Or, la résolution tend à autoriser l'abandon de n'importe quelle ligne de chemin de fer, selon que le permettra le Gouverneur en conseil. Mon honorable ami est tenu de s'expliquer sur ce passage de la résolution. En faisant l'acquisition d'un transcontinental, on ne saurait s'attendre à n'en exploiter que les seules parties donnant une recette abondante; l'exploitation doit embrasser les petites artères aussi bien que la voie magistrale. Après avoir fait l'acquisition des lignes transcontinentales ou des grandes artères, serait-ce user de justice envers le public que d'autoriser d'un simple trait de plume, et sans même prendre l'avis des représentants des populations des régions intéressées, l'abandon de certaines lignes secondaires? Voilà pourtant ce que la résolution tend à permettre. Rapportons-nous au texte portant sur ce point:

Que des mesures soient prises relativement à l'exercice financier des chemins de fer de l'Etat; pour déclarer que toutes les compagnies comprises dans le réseau des chemins de fer du

Nord-Canadien sont des entreprises pour l'avantage du Canada en général; pour l'abandon de toute ligne avec la sanction du Gouverneur en conseil et sur l'avis conforme de la commission des chemins de fer et, du consentement de la majorité des porteurs de valeurs inscrits et concernés, pour la démolition ou l'aliénation d'une telle ligne.

Pareille autorisation m'apparaît comme fort dangereuse, et je me plais à espérer que lorsque mon honorable ami déposera son projet de loi, le texte en sera, à cet égard, plus clair que celui de la résolution. Il faut qu'à tout prix le ministre rende à notre Parlement les droits auxquels la présente résolution porte atteinte. Le Gouvernement, je le sais, ne saurait s'exercer sans décret du conseil et sans l'intervention de l'exécutif; mais quand il s'agit d'arrêter une nouvelle politique d'importance suprême, comme par exemple, de décréter la nationalisation de toutes les voies ferrées du Canada, sauf celle du Pacifique-Canadien, il faut se munir d'une charte nouvelle, si je puis dire, et non s'imaginer qu'on possède à soi seul autant de sagesse que la nation entière.

Nos droits, nous ne les avons pas encore abdiqués. C'est au nom du peuple que nous élevons la voix. La question du transport comptant parmi les plus importantes, le peuple a le droit d'exiger qu'on lui prête l'oreille. Que le conseil d'administration doive posséder de larges attributions, j'en conviens, mais il doit aussi être responsable envers les représentants du peuple.

Autrement ce ne serait pas le chemin de fer du peuple; ce serait le chemin de fer du bureau des directeurs, qui maîtrisera complètement l'administration au moyen de décrets en conseil. Si c'est le désir actuel du peuple (c'est peut-être même son caprice passager) de consentir au principe de la nationalisation, il ne cédera pas son droit de dire son mot en matière d'administration. Quand le projet de loi sera déposé, il faudra mieux respecter les droits du peuple que cette résolution ne semble le faire.

L'hon. M. REID: Mon honorable ami de Maisonneuve (M. Lemieux) s'alarme, je crois, outre mesure. Il verra, à la lecture du projet, qu'il ne procède pas suivant le mode qu'il imagine. Il s'oppose à ce que le crédit d'exploitation soit versé à la compagnie plutôt qu'au compte du fonds consolidé, comme dans le passé. Sans doute il n'y a que deux manières de verser l'argent: soit au fonds consolidé, soit à la compagnie du chemin de fer. Si l'on adopte la première, comme cela se faisait dans le passé pour l'Intercolonial et le Transcontinental, il faudra soumettre à la Chambre les prévisions de dépenses: l'argent sera ensuite payé au fur et à mesure des besoins.

L'hon. M. LEMIEUX: Pourquoi ne pas le faire?

L'hon. M. REID: Si nous le faisons pour le Nord-Canadien et le Grand-Tronc du Pacifique, ainsi que pour le Grand-Tronc—au cas où nous nous en emparerions—c'est-à-dire si nous ne versons pas l'argent à chaque compagnie, comme dans le passé, ou à une seule, il faudra le verser dans le fonds consolidé pour en faire des paiements à diverses époques, selon les besoins exprimés. Il ne serait guère de l'intérêt du chemin de fer ou du pays de verser un si gros montant dans le fonds consolidé pour le retirer ensuite, comme on l'a fait dans le cas du chemin de fer Intercolonial. Mais c'est là une question que le comité devra étudier. Si l'on soulève des objections contre le plan proposé, ou si le comité préfère l'autre méthode, nous pourrons modifier.

M. SINCLAIR (Guysborough): La difficulté, c'est que le ministre ne peut contrôler la dépense. Comment contrôlera-t-il les versements si la chose est laissée entièrement à la discrétion de la compagnie du chemin de fer?

L'hon. M. REID: Les dépenses se pratiquaient ainsi sur le chemin de fer Intercolonial. Quelle différence cela fera-t-il de payer l'argent d'exploitation au fonds consolidé plutôt qu'à la compagnie? Nous n'aurions qu'à verser chaque mois au crédit de l'un tant de millions de dollars que l'autre appliquera à l'exploitation.

M. SINCLAIR (Guysborough): L'Intercolonial n'est pas dans la même position que le Nord-Canadien. Il est sous la gérance directe de l'Etat.

L'hon. M. REID: Je sais. Nous pouvions pointer les dépenses quand les comptes étaient déposés sur le bureau de la Chambre à la fin de l'année. Si cela était nécessaire, nous pourrions l'insérer au projet de loi.

M. SINCLAIR (Guysborough): Dans l'intervalle, l'argent sera versé.

L'hon. M. REID: Il l'était aussi dans le cas de l'Intercolonial. Le revenu était perçu, mais on ne savait rien des dépenses avant une année. Toutefois, on pourra considérer les deux méthodes quand le projet de loi sera présenté à la Chambre.

M. McKENZIE: Il y a cette différence, dans le cas de l'Intercolonial, qu'on discute l'objet du crédit avant de l'accorder. En

vertu de la méthode actuellement proposée, cette discussion n'aurait lieu qu'après le versement. La différence est très frappante.

L'hon. M. REID: Sans doute, les prévisions budgétaires contiendront un article spécial aux crédits des chemins de fer. On pourrait discuter la situation à chaque session. C'est une grosse question. Je réclame l'aide de tous les membres de la Chambre pour rechercher une amélioration quelconque à la solution proposée. Mais il me faut auparavant présenter le projet de loi de la façon que je crois la meilleure.

L'honorable député a soulevé la question de l'abandon possible de certaines lignes de chemins de fer. C'est une très importante question. Si nous nous portons acquéreurs du chemin de fer Grand-Tronc, il pourrait bien ne pas être de l'intérêt du pays d'exploiter deux lignes parallèlement. Je veux parler de la distance qui s'étend de Kingston, ou Napanee, à Toronto, où trois voies sont en activité. Le Grand-Tronc traverse ce territoire d'un réseau double, de même que le Pacifique-Canadien et le Nord-Canadien. Toutes ces lignes sont juxtaposées. Il serait peut-être de l'intérêt du pays d'en choisir une.

M. BUREAU: Je suppose que c'est pour leur permettre d'entrer dans les villes et d'en sortir.

L'hon. M. REID: Non, la ligne a 200 milles de long.

M. BUREAU: Les voies sont-elles proches l'une de l'autre?

L'hon. M. REID: Oui, à environ 500 pieds. Or, comme mesure de protection et de sécurité, le projet de loi contiendra des dispositions exigeant, dans le cas de l'abandon d'une ligne de chemin de fer, que l'on obtienne le consentement des actionnaires et de la commission ds chemins de fer.

Les députés se rendront compte que l'on ne peut pas abandonner une ligne de chemin de fer sur la simple autorité d'un arrêté ministériel. La commission des chemins de fer doit dire si le chemin de fer est nécessaire ou non dans l'intérêt public, et si oui ou non son service devrait être discontinué. J'ai parlé des lignes faisant le service entre Toronto et Napanee; mais il peut y avoir d'autres endroits au Canada où il n'est pas avantageux pour la nation que l'on continue le service de deux ou trois lignes suivant le même parcours.

M. McKENZIE: Quand on dit que l'on devra obtenir le consentement de la majorité des porteurs de valeurs, on veut parler du ministre des Finances. Ce n'est pas une protection.

L'hon. M. REID: C'est une question légale, et sur ce point je ne voudrais pas opposer mon opinion à celle de l'honorable député. Si ses prétentions sont exactes, le projet peut être modifié.

M. NICHOLSON (Algoma-Est): Je voudrais dire quelques mots au sujet de la manière de favoriser les chemins de fer de l'Etat, quand ils seront organisés comme nous espérons qu'ils le seront. Si mes collègues veulent faire une différence entre les frais d'exploitation et les frais de premier établissement, ils se feront une juste idée de la façon dont on doit favoriser une exploitation de ce genre. Personnellement, je ne connais pas très bien les méthodes employées dans le passé pour l'Intercolonial, mais ce que j'en ai appris me porte à croire que le système que l'on a adopté n'est pas un de ceux qu'il serait bon de prendre comme modèle à l'avenir. Si nous devons acquérir et exploiter 20,000 milles de lignes de chemin de fer au Canada, il sera absolument impossible pour le Parlement d'entreprendre de voter avec les estimations budgétaires annuelles les fonds suffisants pour pouvoir exploiter ces chemins de fer d'une manière satisfaisante. Les frais d'exploitation d'un chemin de fer dépendent exactement de la circulation. Ils représentent environ 68 à 70 p. 100 des recettes brutes; or les recettes brutes des chemins de fer canadiens, et de tous les chemins de fer du monde varient chaque année dans une proportion qui atteint des millions, que dis-je, des dizaines de millions de dollars. Les recettes et dépenses des chemins de fer canadiens en 1919 ne dépasseront peut-être pas de 75 p. 100 celles de 1918; tout cela dépendant de notre prospérité commerciale. Comment donc allez-vous déterminer douze mois à l'avance, ce qu'il en coûtera pour exploiter le réseau de l'Etat? La meilleure chose à faire pour les directeurs, c'est de payer les frais d'exploitation à mesure que les recettes entrent. C'est la méthode employée par tous les chemins de fer du Canada et du monde entier. Prenez le rapport annuel de n'importe quelle grande compagnie de chemin de fer au Canada, et vous verrez que ni les actionnaires à l'assemblée générale, ni les directeurs en réunion mensuelle, n'entreprennent de déterminer quelles sommes il faudra verser pour la période suivante. Les actionnaires, à l'assemblée générale, confirment les recommandations des directeurs quant aux frais de premier établissement. Or, à mon avis, lorsque nous proposons une loi de ce genre,

avant de décider définitivement l'autorisation d'une compagnie ou d'un bureau de syndics pour diriger et exploiter le réseau des chemins de fer de l'Etat, nous devrions exiger que le Parlement, en sa qualité de représentant du peuple, adopte le montant du capital, les projets de nouvelles lignes, l'acquisition du nouveau matériel, etc. Nous devrions aussi examiner soigneusement comment le service a fonctionné l'année précédente pour nous rendre compte de ce que nos employés—car ce seront nos employés—auront fait de l'argent qu'ils auront retiré du service, donnant ainsi un relevé exact des recettes et dépenses. Si mes collègues réfléchissent, je crois qu'il s'apercevront que c'est la seule méthode par laquelle ils puissent transmettre à un corps indépendant, ou presque, l'exploitation de notre réseau national de chemins de fer.

Maintenant une remarque au sujet de l'autorité qui est dévolue au Gouverneur en conseil et à l'élimination de l'ingérence politique.

Soyons idéalistes tant que nous voudrons, mais en dernière analyse, le Gouverneur en conseil, à titre d'exécutif du Parlement, devra assumer la responsabilité, et c'est par son entremise que l'autorité devra être transmise au conseil de direction de la compagnie exploitante. Employez telle rédaction que vous voudrez, mais en dernière analyse le Gouvernement doit assumer la responsabilité, et si l'administration des chemins de fer ne laisse à désirer, ce ne sont pas les administrateurs du chemin de fer que le peuple canadien critiquera, mais c'est le Gouvernement et le Parlement que le public tiendra responsables. Nous ne saurions déléguer la responsabilité à des tiers. A titre de simple profane, peu expert en matière de chemins de fer, je ne saurais concevoir que le Parlement puisse déléguer une fraction quelconque de son autorité, parce que le Gouvernement est responsable envers le Parlement de tous ses actes, et si le Parlement n'est pas satisfait, il peut châtier le Gouvernement.

M. NESBITT: Je me range à l'avis de mon collègue (M. Nicholson) sur la question financière, mais non pas sur l'autre question. Je me berçais de l'espoir que le Gouvernement adopterait en principe la création d'une commission, disons, de cinq véritables experts en matière de chemins de fer auxquels il confierait la mission d'administrer nos chemins de fer nationaux sur un pied commercial, ces titulaires devant être proposés par le cabinet, mais nommés par le Parlement, le ministre des Finances étant de droit l'un des titulaires, et toute la commission ne devant relever que du Parlement. Du moment que l'administration est soumise à l'exécutif, tout employé qui se croit lésé saura qu'il lui suffit de s'adresser, par l'entremise de ses amis politiques ou autrement à l'exécutif, pour faire redresser ses griefs. L'exécutif touche de trop près à l'administration pour éliminer l'influence politique, et tant qu'on laissera cette influence se glisser, je suis d'avis qu'on ne réussira pas à obtenir une bonne question. A moins de soustraire par un moyen quelconque, à l'influence politique ou à celle des députés la gestion commerciale des réseaux, comme le fait la compagnie du Pacifique-Canadien, on ne saurait obtenir une bonne administration. Tant que l'exécutif aura la haute main sur l'administration, l'influence politique et celle des députés interviendront.

M. NICHOLSON (Algoma): Advenant que le Gouvernement et le Parlement nomment une commission et qu'ils constatent, comme nombre de compagnies de chemins de fer l'ont elles-mêms constaté, qu'ils ont fait erreur dans le choix des titulaires et ont nommé un personnel comme celui que les propriétaires du Grand-Tronc ont choisi pour la construction du Grand-Tronc-Pacifique, qu'arrivera-t-il alors?

M. NESBITT: A la prochaine session du Parlement il faudrait les congédier pour incompétence. La constitution de cette commission actuelle des chemins de fer; les titulaires de cette dernière commission ne sont pas révocables, sauf pour raison valable, durant la durée de leurs fonctions qui est de dix ans.

M. NICHOLSON (Algoma): Précisément. Le Parlement pourrait nommer ces titulaires et les maintenir à leurs postes tant qu'ils s'acquittent bien de leurs fonctions; seulement, jamais le Parlement ne saurait déléguer d'une façon absolue son autorité à ces titulaires. Le Parlement, par l'entremise du Gouvernement, doit conserver l'autorité de les révoquer s'ils ne font pas leur devoir.

M. NESBITT: Je n'ai jamais pensé un seul instant que le Parlement n'aurait pas ce pouvoir.

M. le PRESIDENT: La résolution est-elle adoptée?

M. BUREAU: Non, monsieur le président. Je désire d'abord poser quelques questions au ministre des Chemins de fer. Le principe de la nationalisation des chemins de fer canadiens se résume à ceci: le peuple

canadien est propriétaire de ces réseaux et en fait l'exploitation par son personnel, et quel que soit le déficit accumulé en fin d'année, c'est le peuple qui doit le combler. Et les députés sont les mandataires des actionnaires de nos chemins de fer d'Etat?

L'hon. M. REID: Parfaitement.

M. BUREAU: Or, cette résolution consacre un principe qui met cela au rancart. Je cite:

...et de décréter que, dès que, sous l'autorité des dispositions de la loi des chemins de fer ou de tout autre statut ou loi, il est besoin d'approbation, de sanction ou de confirmation, c'est le Gouverneur en conseil qui donne l'approbation, la sanction et la confirmation.

Puis-je demander au ministre pourquoi le Parlement déléguerait à l'exécutif le pouvoir qu'il devait exercer ici en s'acquittant des fonctions qu'il s'est chargé de remplir lorsqu'il fut élu?

L'hon. M. REID: Est-ce l'exploitation que l'honorable député vise dans ses observations.

M. BUREAU: La résolution porte:

Que, du moment que la loi des chemins de fer ou toute autre loi prescrit l'approbation, la confirmation ou la sanction des actionnaires, cette approbation sera déléguée.

J'estime que ma proposition est bonne, que les actionnaires se composent de la population du Canada dont les mandataires sont les honorables députés qui siègent dans cette enceinte. Alors, pourquoi l'honorable ministre des Chemins de fer nous demanderait-il, comme membres du Parlement et mandataires du peuple, de déléguer au Gouverneur en conseil le pouvoir qui nous est donné par la loi des chemins de fer ou toute autre loi, toutes les fois que nous devrions prendre la responsabilité d'agir?

L'hon. M. REID: A quel endroit?

M. BUREAU: La cinquième avant-dernière ligne de la grande phrase qui contient 1127 mots.

Une VOIX: Treize cents.

M. BUREAU: Je me suis trompé de 200, cela ne fait pas de différence.

L'hon. M. REID: Il s'agit du pouvoir d'acquérir des garanties d'autres compagnies?

La compagnie, avec l'approbation du Gouverneur en conseil, acquière, détienne les actions du capital, les bons et garanties de toute compagnie de chemin de fer ou autre compagnie spécifiée.

C'est ce que l'honorable député veut dire?

M. BUREAU: Non, c'est à la fin de la résolution.

[M. Bureau.]

M. McMASTER: Cela justifie ce que j'ai proposé hier, qu'il fallait couper cette longue phrase en paragraphes.

L'hon. M. REID: Voici ce que cela signifie: les actionnaires se composent de la population du Canada. Vous ne pourriez pas convoquer le Parlement chaque fois qu'il serait nécessaire d'avoir une assemblée; par conséquent, il faudra que le Gouverneur en conseil donne l'approbation nécessaire.

M. BUREAU: Je sais ce que cela veut dire; c'est pourquoi je m'y oppose. Votre loi va certainement stipuler qu'il y aura des assemblées générales annuelles ou des assemblées générales spéciales; vous n'allez pas convoquer le Parlement dans le but de rectifier des choses de peu d'importance. Mais quand la loi stipule qu'il est nécessaire d'avoir la ratification, la confirmation ou la sanction des actionnaires, c'est seulement dans des cas extrêmes et importants...

L'hon. M. REID: L'honorable député peut voir immédiatement ce que cela signifie. Si nous acquérons le capital de la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique et si nous voulons le transporter à cette compagnie, cela se fera avec le consentement du Gouverneur en conseil.

M. BUREAU: C'est la théorie fausse que mon honorable ami exposait il y a un moment. Si vous achetez le capital d'une compagnie de chemin de fer pour acquérir la ligne, vous devriez stipuler dans la loi ce que vous ferez du chemin de fer et de quelle façon il sera exploité. Et alors vous devrez amender cette loi si vous établissez comme principe maintenant qu'en conformité de ce bill le Gouverneur en conseil aura le droit de dire comment le chemin de fer acquis de cette manière sera exploité.

L'hon. M. REID: Vous le verrez quand le bill sera présenté.

M. BUREAU: Non.

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

Reprise de la séance.

DISCUSSION DU PROJET DE LOI CONCERNANT LA COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE LACHINE A JACQUES-CARTIER ET A MAISONNEUVE.

La Chambre siège en comité, pour la discussion du projet de loi (bill n° 14) présenté par l'hon. M. Lemieux, concernant la compagnie de chemin de fer de Lachine à Jacques-Cartier et à Maisonneuve.

Sur l'article 1er (prorogation du délai pour la construction).

L'hon. M. REID (ministre des Chemins de fer et des Canaux): Le comité des chemins de fer a amendé cet article en insérant une disposition que nous introduirons dans les bills de chemins de fer, c'est-à-dire que la compagnie devra construire, dans l'intervalle de deux ans après l'adoption du bill, 25 milles de chemin de fer et pas moins de 25 milles chaque année jusqu'à l'achèvement de la ligne. On m'a appris que cette ligne n'avait que 13 à 14 milles de longueur et l'on m'a demandé de faire disparaître cet amendement.

L'hon. M. LEMIEUX: C'est simplement une ligne de chemin de fer annexe et par conséquent l'amendement n'a pas d'importance. Je propose que l'amendement ajouté par le comité des chemins de fer et des canaux soit supprimé.

(La motion est adoptée.)

Il est fait rapport du projet de loi, ainsi modifié, qui est lu pour la 3e fois et adopté.

2e LECTURE

De divers projets de loi:

Le 1er (bill K, n° 55), tendant à changer le nom de la Canada Accident Assurance Company en celui de The Canada Accident and Fire Insurance Company;

Le 2e (bill P, n° 56), tendant à faire droit à Eva St. Lawrence Cronk;

Le 3e (bill n° 57), présenté par M. Pardee, tendant à faire droit à Helena Clara Gabriel.

Le 4e (bill R, n° 58), tendant à faire droit à Gretna Harris Hawkins;

Le 5e (bill S, n° 59), tendant à faire droit à Samuel Burgoyne;

Le 6e (bill T, n° 60), tendant à faire droit à James Arthur McGregor;

Le 7e (bill V, n° 61), tendant à faire droit à Lewes Evans;

Le 8e (bill A2, n° 62), tendant à faire droit à Richard Wilson Crashley;

Le 9e (bill n° 63), déposé par M. Kennedy, concernant la compagnie de chemin de fer terminal d'Essex;

Le 10e (bill n° 64), déposé par M. Tweedie, concernant la compagnie du chemin de fer de la rive Haute à la Saskatchewan et à la baie d'Hudson;

Le 11e (bill n° 65), déposé par M. Boys, tendant à autoriser la Northwest Route, Limited.

REPRISE DE LA DISCUSSION SUR LE PROJET DE RESOLUTION RELATIF A LA COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER NATIONAUX.

La Chambre reprend la discussion en comité général sur le projet de résolution, déposé par l'hon. J. D. Reid (ministre des Chemins de fer et des Canaux), tendant à constituer en société la compagnie des chemins de fer nationaux canadiens.

M. CAHILL: Avant de déposer le projet de résolution, le ministre des Chemins de fer aurait mieux fait, à mon sens, de suivre l'avis qu'ont donné le premier ministre intérimaire (sir Thomas White) et le premier ministre (sir Robert Borden), lorsque cette question a été discutée en 1917. C'est qu'il faudrait tenir cette compagnie, dès qu'elle sera constituée, aussi éloignée que possible de l'influence des partis politiques. Ils sont allés jusqu'à prétendre que seul le Parlement devrait être en mesure d'exercer son influence sur la compagnie. Le projet prévoit l'administration de 13,000 ou 14,000 milles de voies ferrées et l'emploi de fonctionnaires et ouvriers au service des ministres. Cette loi conférerait au ministre des Chemins de fer le droit de nommer ou de révoquer les directeurs de la compagnie selon son bon plaisir.

Je partage absolument l'opinion de l'honorable député qui a adressé la parole avant la suspension de la séance, disant que ce problème devrait être sérieusement étudié sous toutes ses faces afin que l'exploitation de ce vaste réseau de voies ferrées donne au pays les meilleurs résultats qu'il soit possible d'obtenir.

Il s'agit d'une entreprise énorme. C'est la première fois dans l'histoire du monde que l'exploitation d'un si vaste réseau de chemins de fer nationaux ait été confiée aux mains d'un Gouvernement. Si nous consultons l'histoire de la nationalisation des chemins de fer en Australie, nous constatons qu'au début l'administration des voies ferrées fut confiée à un département ministériel, mais que la tentative a abouti à un insuccès. Plus tard, une commission fut chargée de l'exploitation des chemins de fer australien, et le nouveau plan réussit assez bien. Au bout de quelques années, l'exploitation des voies ferrées de l'Etat fut de nouveau confiée aux mains de l'Etat, pour aboutir à un nouvel insuccès. A l'heure qu'il est, les chemins de fer australiens sont administrés par une commission indépendante du gouvernement.

La même situation s'est produite en Italie. Tous les chemins de fer exploités par

des compagnies particulières furent rachetés par l'Etat à un moment donné, mais au bout d'un certain temps, le gouvernement abandonna le principe de la nationalisation qui avait fait faillite sur toute la ligne. Une nouvelle tentative eut lieu et l'Etat nomma une commission pour l'exploitation de voies ferrées; mais on revint encore à l'exploitation par des compagnies particulières pour, en fin de compte, adopter le principe de l'administration des chemins de fer de l'Etat par une commission indépendante.

C'est la même chose en Belgique. De fait, le seul pays au monde où la nationalisation des chemins ait réussi, autant que j'ai pu m'en rendre compte en fouillant la bibliothèque du Parlement et celle d'Ottawa, c'est en Prusse, où les voies ferrées étaient administrées comme une organisation militaire purement et simplement. Le système a obtenu du succès en Prusse, pour la bonne raison que chaque employé de chemin de fer était sous le régime de la discipline militaire. De plus, on exigeait des prix de transport excessifs et de cette façon-là le gouvernement pouvait réaliser de beaux profits.

Le Canada, à mon avis, ne devrait pas chercher à créer une entreprise profitable avec la nationalisation des chemins de fer; nous ne devrons pas songer à établir des tarifs de transport exorbitants dans le but de réaliser des bénéfices. Je suis plutôt porté à croire que l'intention du Gouvernement, s'il a adopté une politique définitive à ce sujet, devrait consister à établir des tarifs de transport à bon marché, juste ce qu'il faudrait pour que l'entreprise ne coûte rien au trésor public.

Indépendamment de ce que pourrait être l'administration, le Gouvernement devrait songer à augmenter les tarifs jusqu'à ce que le réseau des chemins de fer de l'Etat gagne ses dépenses. Si le Gouvernement n'a pas l'intention d'adopter ce plan, il sera obligé de demander aux contribuables canadiens de combler les déficits et alors on peut se demander s'il est juste que les contribuables canadiens comblent les découverts dus à l'incapacité des administrateurs du réseau ou parce qu'on n'établirait pas des tarifs suffisamment élevés pour permettre aux chemins de fer de gagner leurs frais d'exploitation.

Pour moi, je suis d'avis que l'on devrait exiger des gens qui utiliseront ces moyens de transports des tarifs suffisamment élevés pour permettre au réseau de l'Etat de solder les déboursés qu'entraînera son exploitation. Si notre réseau national doit être administré comme un service politique pur et simple, je n'hésite pas à prédire que l'entreprise est infailliblement vouée à l'insuccès. D'ailleurs, c'est l'expérience de tous les pays qui ont essayé d'exploiter un réseau de chemins de fer nationaux à la faveur de cette méthode.

Lorsque le ministre affirme qu'il est impossible d'enlever l'administration du réseau des mains du Gouvernement, il a raison jusqu'à un certain point; je prétends, toutefois, qu'il est facile de laisser notre réseau d'Etat sous l'autorité du Parlement au lieu de le confier directement à l'autorité du ministre des Chemins de fer et des Canaux. Pour ne citer qu'un exemple, est-ce qu'on ne pourrait pas constituer un comité composé de dix membres de la droite et de cinq membres de la gauche, de cinq employés de chemin de fer et de cinq membres de la Commission des chemins de fer pour choisir les directeurs de la nouvelle compagnie? Les directeurs à leur tour seraient responsables de leur administration au Parlement. Si vous choisissez cinq hommes et que ces derniers décident dans leur sagesse d'en choisir deux autres, qu'ils aient l'autorisation de le faire.

Sur cinq ou sept, il n'y en aurait sûrement pas plus d'un ou deux à révoquer entre la prorogation et la réouverture des Chambres. Il conviendrait de se procurer cinq ou six des meilleurs administrateurs de chemins de fer que l'on puisse trouver en Canada. Je ne conseillerais point de les faire venir du dehors, car nos problèmes sont, à mon sens, particuliers à ce pays. Je leur assurerais de bons appointements, des appointements égaux, ou même quelque peu supérieurs à ceux qu'une compagnie leur paierait, et les réseaux devraient être gérés de façon à rapporter des bénéfices.

Après avoir mis le réseau dans les mains d'une commission, il conviendrait d'attribuer une valeur à l'entreprise. Dans une estimation de cette valeur, il faudrait, à mon sens, tenir compte, non pas de ce que le chemin a pu coûter au pays, mais de ce qu'il vaut actuellement d'après l'avis d'une commission compétente. Ce serait ensuite cette valeur qui déterminerait le chiffre des bénéfices à réaliser.

Ensuite, je suggérerais que l'on donnât aux employés l'occasion d'avoir part aux bénéfices. Après avoir mis de côté une somme suffisante pour le maintien et l'entretien des chemins de fer, les employés recevraient le dixième de 1 pour 100 des gains nets; le douzième ensuite, puis le quinzième, le dix-huitième, le vingtième, le vingt-quatrième et ainsi de suite. Cela assurerait aux employés 1 pour 100 des béné-

[M. Cahill.]

fices nets après que le réseau aurait gagné 6 pour 100 net des frais d'exploitation et d'entretien.

On dira peut-être qu'il pourrait ne pas y avoir de bénéfices, et cela est fort possible avec un plan comme celui que l'on propose. Le réseau devrait être confié à l'administration d'une commission indépendante et géré de manière à nous permettre d'espérer des bénéfices, puisque, somme toute, il faudra quelqu'un de ces jours en arriver là. Partagez ensuite les bénéfices avec les employés, depuis les directeurs jusqu'aux simples manœuvres, dès que l'employé consacrera tout son temps au service de la ligne. Répartissez entre tous 1 pour 100 des bénéfices après que le réseau aura gagné 6 pour 100, déduction faite des frais d'exploitation et d'entretien. Passé 6 pour 100 je voudrais que les employés touchent le vingt-cinquième de 1 pour 100 des gains nets jusqu'à ce que la commission décide que le montant de la recette justifie un abaissement des taux. Le réseau serait par là soustrait, dans la mesure du possible, à toute ingérence politique, et il ne laisserait pas d'être soumis au contrôle du Parlement. Le Parlement, après tout, est le maître suprême dans ce pays et, si nous constatons que les choses ne marchent pas d'une manière satisfaisante, nous essaierons autrement. Je répète que le projet dont parle cette résolution a été essayé dans tous les pays où existe la nationalisation des chemins de fer et partout, excepté en Allemagne, il a avorté. L'opinion arrêtée d'avance est que la tentative échouera. Le ministre demandait il y a quelques jours combien de traverses l'on se procurait à la Northern Construction Company. Les représentants de l'Ouest savent quels sont ceux qui font affaires sous ce nom-là. Ils savent qu'il s'agit de MM. Mackenzie et Mann, les directeurs actuels du Nord-Canadien. Ils ont leurs employés qui exécutent leurs entreprises depuis des années.

L'hon. M. REID: L'honorable député est certainement dans l'erreur. MM. Mackenzie et Mann, les deux hommes de qui le stock a été acheté, n'ont aucune relation quelconque avec la Northern Construction Company, et je crois savoir que jamais ils n'en ont eu.

M. CAHILL: La Northern Construction Company est parfaitement connue pour être une créature des MM. Mackenzie et Mann qui ont construit presque toutes les voies du Nord-Canadien dans l'Ouest. C'est là ce que sait tout citoyen qui vient de l'Ouest. Lorsque mon honorable ami de Prescott (M. Proulx) lui posa la question, le ministre répondit:

> Il n'est pas de l'intérêt du public de donner ce renseignement.

Nous allons dépenser des dizaines de millions de dollars sur ces projets de chemins de fer, et le ministre va nous demander 75 ou 80 millions cette année. Dans les circonstances, monsieur le président, vous n'aurez pas de peine à comprendre quelle va être notre position si, questionné sur ces dépenses, le ministre doit nous répondre qu'il n'est pas de l'intérêt du public de nous faire savoir de quelle personne la compagnie achète ces traverses, quelle compagnie exécutera les marchés relatifs à la construction des lignes que l'on se propose d'établir, ou de qui encore elle achète son matériel roulant et les mille et une choses qu'une compagnie de chemin de fer est tenue de se procurer. Dans le cas actuel, la compagnie a acheté de certaine personne dont le ministre n'aime pas à nous découvrir l'identité. C'est une question à laquelle autrement il serait prêt à répondre.

Voici où va nous mener cette question de chemins de fer: elle va servir d'engin politique entre les mains des partis, et ceux qui volent le pays depuis un quart de siècle vont continuer de réaliser des gains illicites en achetant le Nord-Canadien et les chemins de fer de l'Etat. S'il doit se dépenser des millions sans que nous puissions découvrir où cet argent est allé, ni qui en a profité, il est facile de voir ce que nous réserve cet imbroglio résultant de la question des chemins de fer. En 1917, le premier ministre intérimaire fit une déclaration que je crois devoir rappeler ici, parce qu'elle fait voir ce qu'il avait à l'esprit à cette époque. La voici:

> Le bureau de la compagnie des chemins de fer du Dominion ne pourrait guère se constituer elle-même; il faudrait, au préalable, l'intervention de quelque autorité; mais une fois le bureau constitué, toute vacance pourrait être remplie par les membres restants; autrement dit, ce serait une souveraineté complète par elle-même et qui se perpétuerait d'elle-même. Elle échapperait à l'autorité du Gouvernement et à celle du Parlement—bien que je ne puisse rien affirmer dans ce dernier cas, puisque le Parlement a l'autorité sur tout ce qui est de sa juridiction. Sans doute, ce bureau relèverait du Parlement.

Il devrait en être ainsi. C'est dans ce même sens que le premier ministre (sir Robert Borden) parlait l'année dernière. Il disait:

> Je pense que les honorables députés des deux côtés de la Chambre—et je sais que tous nous poursuivons le même but à cet égard—reconnaîtront qu'un vaste réseau de voies ferrées comme celui dont nous faisons l'acquisiton maintenant, ne devrait pas être administré directement par un département ministériel. Je crois que nous pouvons commencer par cela.

Ces deux ministres étaient également d'avis qu'il ne fallait pas faire de cette branche-là un département ministériel et qu'il ne fallait pas la placer directement sous la direction des ministres. Cependant, ils peuvent, par décret ministériel, nommer des directeurs ou annuler leur nomination, à volonté. Il devrait exister une garantie d'après laquelle ces directeurs sauraient qu'ils seront maintenus dans leurs fonctions s'ils les remplissent convenablement. Il est impossible de déterminer des experts en chemins de fer, même en leur offrant 50,000 piastres par année, à accepter des positions comme celles-là, s'ils ne voient pas d'avenir devant eux. Tout employé du Pacifique-Canadien peut espérer d'arriver au sommet de l'échelle, mais d'après ce plan, les employés des chemins de fer de l'Etat n'auront pas lieu de nourrir pareil espoir, parce que le ministre pourra, à volonté, les empêcher d'avancer.

Ce projet de résolution, si je le comprends bien—ce dont je doute fort, car personne ne le comprend, pas même le ministre—confère au Gouverneur en conseil le pouvoir d'acheter, de construire et d'exploiter des chemins de fer et des lignes d'embranchement; il lui permet de faire l'acquisition de n'importe quel chemin de fer canadien, sans en référer au Parlement, de construire des embranchements, d'effectuer des améliorations, d'établir des points divisionnaires et de faire des prolongements aux frais des contribuables. L'honorable ministre va probablement dire qu'il n'a pas tout ces pouvoirs-là, mais le projet de résolution dit, en toutes lettres, qu'il les a, bien qu'il soit assez mal rédigé pour qu'il y ait lieu, comme on l'a fait remarquer cet après-midi, de le diviser en paragraphes afin de le rendre compréhensible. S'il ne signifie pas que le Gouvernement peut construire et acquérir des chemins de fer, du moins il le dit; s'il ne signifie pas qu'il peut dépenser tous les deniers publics non affectés à une autre fin, du moins il le dit aussi. Je ne sais s'il signifie cela ou s'il signifie ce que le ministre dit qu'il signifie et qui est tout différent de ce que signifie le dit projet tel qu'il est rédigé.

Il y a quelques jours, je citais un cas où, pour l'avantage évident de quelques particuliers, environ vingt-trois locomotives étaient allées, avec leurs équipes, de Calgary jusqu'à un village du nom de Hanna, dans l'Alberta. Calgary est bien situé, bien approvisionné d'eau, et les employés des trains peuvent y trouver de bons logis et tout le confort possible. Cependant, on les a envoyés, où ils furent privés d'eau et durent employer des trains à amener de l'eau d'une distance de 50 milles pour approvisionner les locomotives repartant de Hanna. J'ai causé avec plusieurs employés de chemins de fer dans ce district-là, et pas un n'a pu me dire pourquoi ces locomotives avaient été déplacées. Il a été inscrit au Feuilleton une question demandant au ministre la raison de ce déplacement, mais il n'y a pas répondu, parce que l'intérêt public le lui défendait, évidemment.

M. NICHOLSON (Algoma): L'honorable député a-t-il demandé à M. O'Donnell, le surintendant intérimaire, pourquoi ces locomotives et leurs équipes avaient été envoyées à Hanna?

M. CAHILL: Je craignais qu'il ne me répondît que c'était parce que M. Hanna et certains de ses amis possédaient des propriétés foncières à Hanna, et je ne voulais pas lui causer d'embarras.

Le ministre pourrait expliquer pourquoi cela a été permis et nous dire si la permission a été donnée par le Gouvernement.

L'hon. M. REID: Je considère qu'on ne rend pas justice à M. Hanna, le président du réseau du Nord-Canadien. Il ne possède pas de terrains dans cette région et je proteste contre de semblables insinuations. M. D. B. Hanna est un honnête homme, un des plus droits que je connaisse et si l'honorable député veut répéter demain dans les journaux, sous sa signature, ce qu'il a dit ce soir concernant les agissements louches de la compagnie de chemin de fer du Nord-Canadien, je n'ai aucun doute qu'il aura tous les renseignements qu'il désire et qu'il ne sera plus tenté de lancer des accusations de cette nature. Je tiens à déclarer que ceux que le Gouvernement a chargés d'administrer les chemins de fer nationaux sont honnêtes et droits; personne n'est excusable de les accuser de malhonnêteté, à moins de prendre la responsabilité de ses accusations dans cette enceinte et au dehors. Si quelqu'un est en mesure d'établir que ces administrateurs ne font pas leur devoir, je n'épargnerai rien pour tirer l'affaire au clair et si les accusations sont prouvées, les coupables seront destitués.

Que ce soit M. Hanna ou un autre qui soit choisi, ce qui nuira le plus à la nationalisation des services publics, c'est la conduite des membres du Parlement qui mettront en doute leur honnêteté et l'intégrité des administrateurs, comme l'a fait l'honorable député de Pontiac (M. Cahill). C'est une injustice à faire à ceux que le Gouvernement désigne à ces positions pleines de responsabilité. Je tiens à faire cette déclaration, bien que je n'aie pas mission de

défendre M. D. B. Hanna ni les autres membres de la commission.

Mon honorable ami a insinué que ces commissaires ont été choisis pour des raisons politiques. Deux d'entre eux étaient à l'emploi du Nord-Canadien et je serais étonné d'entendre la moindre chose contre la conduite ou la réputation de ces deux employés. On s'est attaqué à la réputation de tous les membres de la commission qui se compose de MM. D. B. Hanna, A. J. Mitchell, Robert Hobson, d'Hamilton, Jones, de Montréal, Barnhill, de Saint-Jean et Cantlie de la Nouvelle-Ecosse. Je désirerais que ces accusations fussent portées en dehors de la Chambre pour permettre aux accusés de se défendre. C'est malheureusement un privilège des membres de la Chambre de s'attaquer à l'honneur et à la réputation de leur concitoyens sans que ceux-ci puissent exiger les réparations nécessaires. Je répète que ces hommes contre lesquels on a porté de graves accusations sont honnêtes et droits.

L'honorable député (M. Cahill) prétend que notre intention est de faire administrer ces voies ferrées par le département des Chemins de fer et des Canaux. Ce n'est pas ce que nous faisons dans le moment, bien au contraire. La commission administre ces réseaux en dehors de toute intervention de la part du ministère.

M. CAHILL: Avant que l'honorable ministre termine ses explications, voudra-t-il nous dire qui a nommé ces directeurs?

L'hon. M. REID: Il va sans dire qu'ils ont été nommés par le Gouverneur en conseil. Mon honorable ami sait parfaitement que cette nouvelle commission sera exactement dans la position de la commission des Chemins de fer et en dehors de l'influence des partis politiques. Qui a nommé les commissaires des Chemins de fer? C'est le Gouvernement. Autrefois, tous les membres de cette commission étaient des libéraux. Je les ai toujours tenus pour d'honnêtes citoyens et je suis convaincu qu'ils ont administré les affaires de la commission sans tenir compte de leurs opinions politiques. Je leur ai toujours accordé ma confiance, parce qu'ils étaient des hommes d'honneur, jouissant d'une haute réputation. De même, nous avons nommé dans cette nouvelle commission des hommes en qui le public a confiance. L'honorable député de Pontiac proteste contre la manière dont ils ont été nommés, pendant que le chef de l'opposition demande que les réseaux soient administrés par le ministère des Chemins de fer et des Canaux, comme dans le cas de l'Intercolonial. Mes honorables amis devraient s'entendre sur un programme unique, car dans le moment ils sont loin d'être d'accord.

M. CAHILL: Les membres du cabinet ne s'accordent pas non plus.

L'hon. M. REID: Ce que je tiens surtout à réfuter, ce sont les accusations portées contre l'honorabilité et l'intégrité des commissaires qui ont été nommés. Je tiens mon honorable ami pour un homme d'honneur et je lui demande de publier, demain dans les journaux, ce qu'il a dit ici ce soir et d'en subir les conséquences.

M. CAHILL: Avant que le ministre entreprenne de parler des nominations, j'aimerais qu'il réponde aux questions qui lui sont faites. Et quand il me demande de concilier mes vues avec celles d'un des députés de la gauche, je le prie, lui et ses collègues du ministère, de régler leurs différends. Mais, quoi! le leader du Gouvernement s'est déclaré hostile au principe même que mon honorable ami défend ce soir. Pourtant, celui-ci se lève et bat l'air de ses bras parce que quelqu'un dit des faussetés. La commission des chemins de fer a été nommée de la manière même dont je voudrais que ces directeurs fussent nommés.

L'hon. M. REID: Le conseil d'administration des chemins de fer nationaux a été nommé de la même manière que la commission.

M. CAHILL: Les membres de la commission ne sont pas soumis aux caprices du Gouverneur en conseil, du ministre des Chemins de fer, ni de qui que ce soit. Ils sont nommés pour dix ans, et je voudrais que les directeurs qui administrent les voies ferrées de l'Etat soient nommés de la même manière. Je n'accuse pas M. Hanna. Le public, j'en suis sûr, serait blessé si je donnais à entendre que Mackenzie et Mann, ou M. Hanna, ont jamais fait quoi que ce soit qui ne fût pas à l'abri des reproches. On considérerait cela comme une horreur et une tempête de protestations accueillerait celui qui ne ferait qu'insinuer que Mackenzie et Mann ont fait quelque chose d'inconvenant.

Lorsque le ministre s'échauffe à ce point, il me prouve qu'il entend continuer d'agir comme il a déjà agi. Et lorsqu'il dit que M. Cantlie, dans la Nouvelle-Ecosse, un autre, à Hamilton et un troisième, dans les prairies de l'Ouest, sont directeurs, je lui déclare qu'ils sont directeurs lorsqu'ils sont réunis. Aucun d'eux ne prétendrait en savoir plus que le premier venu relativement aux affaires ou à l'administration des che-

mins de fer. Ils ne sont pas du métier et ne prendront conseil que de M. Hanna, que MM. Mackenzie et Mann auront choisi par l'entremise du ministre des Chemins de fer. Pourquoi ce dernier ne nous dit-il pas ce qu'il se propose de faire de ces embranchements? Pourquoi ne nous déclare-t-il pas qu'il veut les soustraire aux influences politiques, plutôt que de prendre la parole pour débiter un boniment et disculper Mackenzie et Mann, D. B. Hanna ou un autre? La population n'a cure de savoir qui vous avez, pourvu que vous choisissiez des hommes connaissant bien le métier pour gérer les chemins de fer et en retirer des bénéfices. En les confiant à d'habiles spécialistes vous pouvez espérer en obtenir un jour un bon service et les retirer du pétrin où ils se trouvent.

Toutefois, au lieu de suivre cette ligne de conduite, le ministre, tant qu'on lui laissera son portefeuille, viendra ici tous les ans demander candidement de trente à quatre-vingts millions de dollars pour combler les déficits causés par l'exploitation de ces voies ferrées.

Que peut faire à M. Hanna, ou à un autre, la bonne administration de ces entreprises, tant qu'il se trouve soumis aux caprices du ministre des Chemins de fer? Il n'est sûr de rester à son poste qu'aussi longtemps qu'il se plie aux ordres qu'il en reçoit, pas un instant de plus.

Je déclare que ces hommes-là devraient être mis à l'abri de toute influence politique et subordonnés au Parlement afin que celui-ci puisse les remplacer, s'ils ne servent pas bien le pays. La pratique adoptée par le ministre n'est que la répétition des erreurs commises dans tous les pays qui ont eu la nationalisation des chemins de fer sur leur programme. Tous ont confié l'administration des voies ferrées à la machine politique. Même en France, encore en 1908, lorsque les autorités se sont emparées du chemin de fer du Nord-Ouest, le nombre des employés a été augmenté d'un cinquième pendant les deux premières années, jusqu'à ce que l'entreprise fût enlevée à un membre du cabinet et confiée à une commission.

Voilà un bon sujet de discussion, et nous devrions prêter toute notre attention au mode d'administration de nos chemins de fer nationaux, car je puis affirmer aux partisans de la nationalisation que, si le réseau des voies ferrées de l'Etat sert d'engin politique pour procurer des sinécures, nous aurons tous les ans un déficit énorme, et la population, dégoûtée, dira: Débarrassons-nous de cet éléphant et passons-le à un autre.

Nous avons de bonnes chances d'assurer la réussite de ce réseau de chemins de fer. Nous avons un peu trop de voies ferrées, il est vrai, mais elles traversent de fertiles régions et grâce à une politique sage, nous assurerions bientôt leur progrès et nous aurions une clientèle suffisante pour les faire réussir, à moins d'établir un mauvais mode d'administration et de nommer, comme le ministre l'a indiqué, un épicier de Montréal, un métallurgiste de Toronto et un autre, de la Nouvelle-Ecosse.

Ces messieurs, à ce que je comprends, reçoivent chacun 2,000 piastres par année pour le temps et les efforts qu'ils consacrent à des intérêts représentant un placement de 900 millions. Il n'est pas raisonnable de présumer que, pour une telle rémunération, un homme consacre le temps que réclame une entreprise de cette importance. Il vous faut obtenir les services des hommes les plus expérimentés dans l'administration des chemins de fer actuellement en disponibilité, et les charger de la direction en les sauvegardant, autant que possible, de toute ingérance politique. Si vous ne faites pas cela, si vous adoptez le plan de l'honorable ministre et qui consiste à dépenser tous les fonds du Dominion en réserve, et si vous lui permettez de faire passer cette mesure avec l'appui de ses amis qui le soutiennent, vous vous trouverez en fin de compte dans une pire situation que celle qui existait quand nous avons pris possession de ces chemins de fer. Nos frais ont été plus élevés l'année dernière que durant aucune autre année précédente, et si les choses continuent ainsi notre déficit, dans dix ans, dépassera de beaucoup le montant que nous avons payé à Mackenzie et Mann. Je ne suis pas en faveur de la continuation de cette méthode. Profitons de l'occasion qui nous est offerte. Mettons notre réseau de chemins de fer sur une bonne base d'affaires, et tâchons d'en retirer tout ce qu'il peut rapporter. Si les autres ministres déploient autant de hardiesse que l'honorable ministre des Chemins de fer et des Canaux pour adopter une mesure...

Un DEPUTE: Il ne saurait vous rendre des points. Nous aimerions à avoir votre audace.

M. CAHILL: Je comprends que la résolution n'a pas encore été lue, et qu'elle n'est pas soumise à la discussion de la Chambre. Avant qu'elle le soit, je crois que l'honorable ministre agirait sagement de coffrer l'auteur de cette interminable résolution,

et de charger quelque autre personne de la rédiger en des termes qui permettent au moins à l'honorable ministre d'essayer d'expliquer ce qu'elle signifie.

M. le PRESIDENT (M. Nesbitt): La résolution est soumise à la discussion du comité.

M. CAHILL: Mais, je comprends qu'elle n'a pas été lue.

M. le PRESIDENT: Tout ce qui doit en être lu l'a été.

M. HALLADAY: Ou bien l'honorable député de Pontiac (M. Cahill) a été mal renseigné, ou bien il tente de faire accepter à la Chambre une assertion qu'il ne croit pas devoir être contredite par quelqu'un de bien informé. Il se trouve que j'habite la petite ville de Hanna, et je suis en état d'expliquer à l'honorable député pourquoi les trains ont été transférés de Calgary à Hanna. C'est parce que Hanna est l'endroit d'où le chemin de fer peut être exploité à moins de frais. Pour ce qui est de la provision d'eau, la compagnie possède maintenant à Hanna une digue qui emmagasine assez d'eau pour approvisionner le chemin de fer pendant deux ans. Ce réservoir est d'un mille de long, d'environ 200 cents verges de large, et a près de 30 pieds de profondeur au centre. Je suis heureux que l'honorable député m'ait fourni l'occasion ce soir de faire de la réclame aux intérêts que je représente. Je suis chargé officiellement de la vente des lots d'emplacement dans la ville de Hanna. J'ai pratiquement vendu tous ces lots, et je puis dire ici qu'il est vrai que cet emplacement de ville était la propriété du chemin de fer Nord-Canadien; mais, je connais tous ceux qui y possèdent des lots, et je suis en état d'affirmer que M. D. B. Hanna n'a jamais possédé et ne possède pas de lots de ville à cet endroit. Si les autres arguments de l'honorable député valent ces deux-là, je conseillerais à la Chambre de ne pas trop s'y fier.

M. PEDLOW: J'ai écouté avec beaucoup d'attention et un vif intérêt la discussion du projet de résolution. L'exposé du député de Maisonneuve (M. Lemieux) m'a porté à éprouver une grande surprise. Il a fait remarquer que cette proposition, si longue qu'elle fût et toute d'une phrase, mentionnait presque toutes les deux lignes le Gouverneur en conseil ou des arrêts ministériels.

A titre de député du comté de Renfrew-Sud, j'étais venu ici avec l'idée que je serais consulté à l'occasion sur des questions importantes concernant le pays et mon comté. Mais, à mon grand étonnement, chaque jour on nous sert une dose d'arrêtés ministériels ou de propositions comportant des arrêtés ministériels. On nous avait assuré que, dès la cessation des cas d'urgence dus à la guerre, il ne se ferait plus de semblable législation, et que cette Chambre reviendrait à un régime normal. Or, nous voici ce soir en train de discuter une résolution comportant des mesures d'après-guerre, et je constate que c'est le même esprit qui règne. A part une exception, cette motion ne renferme pas la moindre disposition en vertu de laquelle les représentants du peuple devront être consultés relativement à l'administration de nos chemins de fer nationaux. L'unique exception, monsieur le président, se fera lorsque paraîtra un déficit dans les frais d'exploitation, ce dont nous sommes d'ailleurs assuré. J'ai lu toute cette résolution, et j'en ai extrait ce qui sera réglé par décret.

Le Gouverneur en conseil aura le pouvoir de nommer les directeurs par décret en conseil. Le Gouverneur en conseil aura le pouvoir de constituer la compagnie en société. Le Gouverneur en conseil aura aussi le pouvoir de fixer la durée des fonctions de directeur.

Le Gouverneur en conseil pourra également faire disparaître le bureau de direction. Il aura le pouvoir d'annuler les procédures des réunions et de convoquer des assemblées annuelles. Si le bill que l'honorable ministre des Chemins de fer se propose de soumettre est basé sur cette résolution, le Gouverneur en conseil pourra également déterminer le capital-actions de la compagnie. Le choix de la localité où se trouvera le bureau principal lui est aussi attribué. Si les députés qui siègent à votre droite, monsieur le président, ne s'opposent pas maintenant à ce que cette question soit laissée entre les mains du Gouverneur en conseil, ils tiendront une attitude toute différente, lorsqu'ils constateront que tout a été réglé à leur insu et c'est alors que le ministre des Chemins de fer s'apercevra que tout n'est pas rose pour lui, dans cette affaire.

Les représentants du peuple devraient avoir, au moins, un mot à dire au sujet de la localité où l'on installera le bureau principal de la compagnie. On attribuera au Gouverneur en conseil la responsabilité de la nomination de l'exécutif de cette compagnie. Le Gouverneur en conseil est libre de céder la propriété ou d'en disposer à sa guise. J'aimerais assez employer un qualificatif à ce propos mais qui ne serait

peut-être pas toléré par le règlement. Le Gouverneur en conseil peut acquérir de nouveaux meubles et immeubles, sans fournir aucune raison qui explique sa conduite et sans notre consentement. Un décret du conseil peut permettre l'expropriation des fonds appartenant aux chemins de fer de l'Etat. Par le même procédé, l'on peut, le ministre des Chemins de fer peut autoriser l'abandon de propriété, avant d'avoir consulté les représentants du peuple.

Le ministre a fait allusion à la possibilité de la réalisation de tout cela. Je puis lui assurer qu'il serait sage pour lui, dans le temps où nous vivons, de consulter le Parlement dans cette affaire, parce qu'il s'agit de droits acquis qui se trouvent en jeu. Des villes et des villages ont surgi le long de ces voies de chemins de fer et si l'on prive ces localités des avantages d'une voie ferrée, la valeur immobilière diminuera et les droits des contribuables seront gravement compromis. Le Gouvernement ne peut pas jongler avec les chemins de fer, sans prendre l'avis du Parlement.

Le Gouverneur en conseil peut construire de nouvelles lignes, sans consulter les représentants du peuple, le Parlement étant réuni; il lui est loisible d'émettre des obligations d'arrêter des hypothèques, de détruire les voies ferrées ou d'en disposer, tout cela au moyen d'un décret du conseil.

Le Gouverneur en conseil détient dans ses mains un pouvoir omnipotent, puisqu'il est une loi par lui-même et ses pouvoirs n'ont presque pas de limite. Le ministre des Chemins de fer et des Canaux est investi presque du pouvoir d'un dieu. Je n'ai pas l'intention de lui attribuer des motifs condamnables, mais cette résolution est une attribution de pouvoir assez étendue, et, en ce qui me concerne, je ne me propose pas d'y souscrire. J'ai souvent emporté chez moi une lettre écrite à la hâte et j'y ai réfléchi jusqu'à m'endormir sur elle, et invariablement, je n'ai jamais jeté cette lettre à la poste. Je conseille que le ministre des Chemins de fer apporte cette résolution chez lui, ce soir, et qu'il s'endorme en y réfléchissant. S'il fait cela, je suis certain qu'il soumettra à la Chambre un projet beaucoup plus raisonnable et beaucoup plus conforme à la raison que ne l'est celui dont il a saisi la députation.

J'observe encore que le ministre des Chemins de fer propose de se procurer un capital avec ou sans actions, au moyen d'un décret du conseil; de faire des règlements, grâce à des décrets du conseil; de nommer des fondés de pouvoirs, au moyen d'un décret du conseil, à l'assemblée annuelle. Je me demande s'il a oublié quelque chose qu'il pourrait faire sans décret du conseil. On ne doit pas s'étonner de cela, car cette résolution contient la phrase la plus longue qu'il m'a jamais été donné de lire; dans une page et demie, les seuls signes de ponctuation qu'on relève consistent en points-virgules. Le ministre a encore l'intention de se servir d'un décret du conseil pour conclure des ententes avec d'autres compagnies et pour prêter de l'argent au chemin de fer du Nord-Canadien. Cette façon d'agir en affaires est, à mon estime, le signe le plus évident de l'acheminement vers l'omnipotence, qui existe dans ce bas-monde. La seule question mise en réserve pour les représentants du peuple est celle qui se rapporte au paiement des déficits—ce qui est loin d'être réconfortant. Cette question intéresse le bien-être futur de notre pays. Les honorables députés qui voteront en faveur de cette résolution ou en faveur d'un bill, quel qu'il soit, auquel elle servira de base, ne feront que voter contre les droits pour l'acquisition desquels nos ancêtres ont combattu et transmettre ces privilèges au Gouverneur-en-conseil.

Je suis presque tenté de proposer un amendement à la résolution, lequel aurait pour résultat de faire biffer tous les mots de la résolution qui viennent après le mot " décide ". Toutefois, en y réfléchissant, je me contenterai de me servir d'un autre moyen pour exprimer au ministre des Chemins de fer une idée sur laquelle il pourra réfléchir avant de s'endormir. J'exprime l'avis qu'on biffe tous les mots qui viennent après le mot " décide " et qu'on les remplace par les suivants:

> Que la Chambre se proroge maintenant et que les affaires du pays soient expédiées au moyen de décrets du conseil, suivant la pratique adoptée par le gouvernement unioniste.

M. CLARK (Red-Deer): L'honorable député veut-il donner à entendre que le Parlement devrait être saisi de chacun des pouvoirs demandés par cette résolution?

M. PEDLOW: Certainement non, mais on devrait le faire pour les plus importantes, auxquelles j'ai fait allusion dans le cours de mes remarques.

M. NICHOLSON (Algoma-Est): Si ce n'est pas par arrêtés ministériels, par quel moyen l'honorable député veut-il que le Parlement du Canada fasse connaître à ceux qui seront chargés de diriger les chemins de fer de l'Etat, la lumière dont il veut qu'ils soient administrés, qu'il s'agisse de la construction de nouvelles lignes ou des méthodes d'exploitation.

M. PEDLOW: Je demande que le Gouvernement soumette de temps à autre au Parlement les questions comme celle de l'emplacement du bureau chef. Je suis sûr que le député d'Algoma-Est serait le premier à s'opposer à ce que le bureau chef soit établi dans la ville de Québec. Je demande aussi que le Gouverneur en conseil en réfère au Parlement pour tout projet d'achat de nouvelles propriétés avant de le confirmer, et que la même chose soit faite lorsqu'il s'agira d'abandonner une ligne. Je demande encore que le ministre des Chemins de fer soumette à la Chambre tous les projets qu'il a pour la construction de nouvelles lignes, avant d'entreprendre ces travaux. Je propose aussi—et ceci est en réponse au député d'Algoma-Est (M. Nicholson)—qu'avant que le ministre se défasse d'une ligne de chemin de fer quelconque en ce pays, il soumette la chose au Parlement pour qu'il l'étudie et statue. Il y a beaucoup d'autres sujets qui ne me viennent pas à l'idée en ce moment et qui devraient être soumis au Parlement, et ce sont de ceux qui se présenteraient à l'esprit d'une personne possédant autant d'expérience dans les chemins de fer que l'honorable député d'Algoma-Est.

M. NICHOLSON (Algoma-Est): Je voudrais faire une ou deux observations à ce sujet, simplement pour rappeler quelques-uns de mes collègues à la réalité, relativement à la direction des chemins de fer de l'Etat. Dans notre cas, le Gouverneur en conseil est absolument dans la même position que le sont les directeurs d'une compagnie particulière; or, si les actionnaires d'une compagnie particulière désirent faire exécuter leurs ordres, c'est par leur bureau de direction et leurs administrateurs qu'ils le feront. Si mon honorable ami veut bien examiner la question, il verra que le Gouverneur en conseil ne se charge simplement que d'exécuter les ordres du Parlement, quels qu'ils soient.

Je parlerai surtout des remarques faites par l'honorable député de Pontiac (M. Cahill) au sujet du changement des équipes de Calgary à Hanna. Il a lancé une accusation directe et spécifique contre les directeurs du réseau. Personnellement je ne me souviens pas avoir jamais eu le plaisir de les rencontrer; je ne les connais pas du tout. Toutefois je connais la personne qui est responsable du changement des équipes de Calgary à Hanna: le surintendant général intérimaire O'Donnell, qui est surintendant des chemins de fer de l'Etat à Winnipeg. Si l'honorable député de Pontiac veut critiquer M. O'Donnell relativement aux fonctions qui l'occupe dans notre service de chemins de fer, je voudrais bien qu'il le fasse, ici ou au dehors. Je connais M. O'Donnell depuis le commencement de sa carrière dans les chemins de fer. L'honorable député a dit qu'il fallait aller chercher l'eau à une distance de 50 milles pour l'amener à Hanna. Toute la grosse circulation est en dedans et en dehors d'Hanna. Quelle distance l'honorable député croit-il qu'une de ces locomotives à 180 p. 100 pourrait parcourir sans s'approvisionner d'eau? Si le travail est fait en dehors d'Hanna, on doit y amener l'eau; peu importe la façon dont on l'amène ou que les équipes se trouvent à Hanna ou non.

L'honorable député de Renfrew-Sud (M. Pedlow) a dit qu'il savait que le député d'Algoma-Est s'opposerait à ce que le bureau chef fût établi à Québec. Le plus grand chemin de fer du monde et celui que j'admire le plus a son bureau chef dans la province de Québec. Cela m'est parfaitement égal que le bureau chef soit à Tombouctou, car cela n'a aucune importance.

M. BUREAU: Ce serait peut-être un peu loin.

M. NICHOLSON (Algoma-Est): Toute la question se résume à ceci: Allons-nous conserver une autorité sur ceux à qui nous confions la direction de nos chemins de fer? L'honorable député de Pontiac (M. Cahill) dit que nous devrions les nommer pour une période de dix ans et qu'il ne devrait y avoir aucune ingérence politique dans leur administration. Supposons que nous les nommions pour dix ans et que dès la première année nous trouvions qu'ils ne font pas l'affaire et qu'ils ressemblent à ces directeurs de chemins de fer qui ont exploité notre pays pendant des années, que ferions-nous?

M. CAHILL: L'honorable député n'a pas bien saisi ma pensée, s'il prétend que j'ai mentionné une période de dix ans. Ce que j'ai dit, c'est que les membres de la commission des chemins de fer sont nommés pour dix ans.

M. NICHOLSON (Algoma-Est): Si je ne me trompe, mon collègue a dit qu'il désire que ces titulaires soient nommés pour une période de dix ans, tout comme les membres de la commission des chemins de fer. Quant à les nommer, il ne faut pas s'engager à ne les nommer que pour dix jours, si l'on veut qu'ils s'acquittent bien de leur besogne. Prétendre soustraire la gestion des chemins de fer nationaux canadiens aux influences politiques, c'est là un langage d'utopiste qu'il

faut bannir du débat. Confions la direction de ces chemins de fer à des hommes possédant les aptitudes et la compétence voulues. S'ils font bien leur devoir, prêtons-leur notre appui s'ils s'acquittent mal de leurs fonctions, choisissons d'autres titulaires plus aptes à la besogne. Et si le peuple canadien tient à ce que l'exploitation des chemins de fer se fasse bien, qu'il confie son mandat aux Communes à des hommes qui veilleront à ce que ces titulaires s'acquittent bien de leur besogne. Voilà le seul moyen à prendre.

Un mot au sujet du conseil actuel de direction. Je ne pourrais probablement pas reconnaître un seul de ces directeurs, si je le rencontrais dans la rue. Parmi les membres du conseil de direction du Pacifique-Canadien, combien y a-t-il d'experts en matière de chemin de fer, en ce sens qu'ils pourraient prendre la direction de ce réseau, en faire l'exploitation et la gestion. Le président de la compagnie du Pacifique-Canadien est un avocat qui a été attaché au bureau de l'ex-président, sir Thomas Shaughnessy et formé à la besogne d'un fonctionnaire appelé à la direction des services. Et les autres fonctionnaires, qui sont-ils? Ce ne sont pas des experts en chemin de fer, des hommes ayant acquis la pratique des affaires, mais ayant la capacité voulue pour faire choix d'hommes aptes à l'exploitation du réseau. Et en dernière analyse, si l'on veut que l'exploitation des chemins de fer nationaux canadiens soit couronnée de succés, il faut en confier la direction à un expert en chemin de fer, ayant acquis la pratique des affaires, qui ait voix prépondérante et il faut l'entourer d'un groupe d'hommes intelligents et sérieux, qui mettent volontiers leurs services à la disposition du pays et consacrent leurs talents à tous les projets qu'ils étudient et qui s'assurent les services de spécialistes dans l'exploitation des chemins de fer. Mon honorable collègue (M. Cahill) nous a parlé de l'incapacité et de l'incompétence de ceux qui mettent en service les chemins de fer nationaux canadiens, mais ici je lui demande ce qu'il pense de M. Hungerfold, de M. Warren, de M. Brady, de M. Hayes? Prétend-il que ce sont des non-valeurs, des incapables? Il se trouve que je connais quelques-uns de ceux qui s'occupent de l'exploitation des chemins de fer. Il est possible qu'ils n'aient pas donné à nos réseaux de chemins de fer nationaux canadiens l'organisation définitive que nous désirons; il se peut que ce ne soit pas les hommes qu'il faut, mais du moins mettons-les en lieu de prouver leur compétence.

[M. Nicholson (Algoma-Est).]

M. CAHILL: Sans ingérence politique.

M. NICHOLSON (Algoma-Est): Allons au tréfonds de la question. Que mon honorable collègue nous signale un seul fait d'ingérence politique dans la mise en service de nos chemins de fer nationaux canadiens, depuis la création de ce conseil d'administration. Qu'il nous cite un seul exemple d'ingérence politique dans le choix d'un de leurs fonctionnaires, ou dans les efforts qu'ils déploient pour coordonner les chemins de fer nationaux canadiens et assurer leur bonne exploitation, et alors nous saurons par où commencer. Mon collègue le fera-t-il?

M. CAHILL: Je pourrais prier l'honorable député de se rapporter aux années 1916 ou 1917, lorsque...

L'hon. M. MEIGHEN: Ce conseil d'administration n'était pas encore créé à cette époque.

M. CAHILL: Tant qu'Ottawa eut la haute main sur l'Intercolonial, il exista une administration politique...

L'hon. M. MEIGHEN: Répondez donc à la question.

M. CAHILL: ...et lorsque cette direction politique existait, le ministre des Chemins de fer siégeait ici...

L'hon. M. MEIGHEN: Asseyez-vous.

M. CAHILL: ...faisant la lutte aux députés dans cette Chambre, et le ministre des Chemins de fer encore membre de cette Chambre, perdit le portefeuille des Chemins de fer.

M. NICHOLSON (Algoma-Est): J'ai posé à mon collègue une question précise. Il accuse d'incompétence et de rapine le président du conseil d'administration des chemins de fer nationaux canadiens; il accuse le Gouvernement d'ingérence politique dans la gestion des chemins de fer par le conseil de direction actuel. En justice, l'honorable député devrait apporter un fait à l'appui de son accusation. Je ne saurais dire si ses accusations sont bien ou mal fondées. Mon honorable collègue est peut-être en mesure de me réduire au silence en un instant et alors je coopérerai avec lui pour débrouiller la question. Mais je demande un cas précis.

M. CAHILL: A quoi faites-vous particulièrement allusion?

M. NICHOLSON (Algoma-Est): C'est à l'honorable d——

M. le PRESIDENT: Règlement. Il est absolument impossible que deux honorables députés parlent à la fois.

M. CAHILL: L'honorable député devra s'asseoir, s'il veut que je réponde.

M. NICHOLSON (Algoma-Est): Je prétends que jusqu'à ce que l'honorable député ait pu signaler un seul cas dans lequel l'administration actuelle des chemins de fer de l'Etat ait été poussée par autre chose qu'un désir d'être utile au public, c'est absolument injuste de sa part de porter des accusations comme celles qu'il a faites ce soir. Laissez-moi insister sur ce qu'a dit le ministre des Chemins de fer (M. Reid). Si nous devons jamais réussir à nous procurer les hommes ayant la compétence nécessaire pour administrer ces chemins de fer, des hommes du genre de ceux qui dirigent le Pacifique-Canadien, par exemple, nous devrons nous résoudre à les soutenir honnêtement, s'ils nous servent fidèlement, et nous ne devons porter des accusations contre leur honnêteté ou leur compétence, à moins que nous ne soyons en état de prouver ces accusations. Le plus grand problème qu'ait jamais eu à résoudre le Canada, c'est l'administration de ces chemins de fer et nous devons trouver des hommes ayant la compétence voulue pour les diriger. Mais pensez-vous que nous aurons des hommes de ce calibre si on doit les poursuivre d'un bout à l'autre du Canada comme des gens qui sont aux trousses des politiciens et des écumeurs? Pourrez-vous jamais obtenir qu'un homme du type de lord Shaughnessy, de feu David McNicol, MacTier, Murphy, Scully ou Coleman entre dans le service public du pays tant qu'il y aura des députés qui se lèveront ici pour diffamer leur conduite sans donner la moindre preuve à l'appui des accusations qu'ils portent? Je ne crois pas que ce soit possible et, je le répète, jusqu'à ce que ces hommes aient fait preuve d'incapacité—j'ignore si ce sont les hommes qui conviennent pour diriger cette ligne—c'est à nous de leur donner notre appui dans l'œuvre qu'ils ont entreprise.

M. BUREAU: Quand la séance du comité a été suspendue, à six heures, j'ai posé deux questions au ministre. Je suppose qu'il prétendra qu'il a répondu à la première. Je désire savoir maintenant pourquoi il a laissé au Gouverneur en conseil le soin de fixer les appointements des directeurs? Nous fixons les traitements des juges, des commissaires de chemins de fer, des commissaires du service civil, dans cette Chambre, et je voudrais savoir—je le demande simplement à titre de renseignement—pourquoi nous ne fixerions pas les salaires de ces directeurs?

L'hon. M. REID: Le bill stipule que le Gouverneur en conseil fixera les traitements. Naturellement le Gouvernement sera responsable devant la Chambre. J'admets que c'est une question discutable de savoir si c'est le Parlement ou le Gouverneur en conseil qui doit les fixer, mais nous pourrons discuter la question quand nous siégerons en comité sur le bill, et si c'est le désir général du comité, le bill pourra être amendé.

M. BUREAU: Ce n'est pas du tout une critique que je fais. Le bill sera sans doute discuté en 2e lecture demain, ce qui ne nous donnera pas beaucoup de temps pour l'étudier. Je dis que nous abandonnons la pratique suivie par le Gouvernement jusqu'ici, à propos des commissaires des chemins de fer, des commissaires du service civil et des juges, les membres du plus haut tribunal du pays, et je voudrais savoir pour quel motif le Parlement ne fixerait pas les appointements de ces directeurs.

L'hon. M. REID: Si ce soin est laissé au Gouverneur en conseil, c'est que le peuple forme la réunion des actionnaires et ce sont les actionnaires qui élisent les directeurs et fixent leur traitement.

M. McMASTER: Les actionnaires élisent les directeurs.

M. BUREAU: Nous sommes les actionnaires dans ce Parlement. Nous avons reçu la procuration du peuple.

L'hon. M. LEMIEUX: Je me rends parfaitement compte de l'embarras dans lequel se trouve mon honorable ami. Cette mesure est très compliquée et il est aussi bien que dès le commencement nous nous en tenions aux principes du gouvernement parlementaire. A mon humble avis, il y a beaucoup d'objections aux détails de la loi et j'en ai indiqué quelques-uns cet après-midi, mais ce à quoi je m'oppose surtout, c'est que les directeurs de la nouvelle compagnie puissent se servir des deniers du revenu consolidé du Canada sans un vote du Parlement.

L'hon. M. REID: Il faut que le vote soit donné après.

L'hon. M. LEMIEUX: Oui fermer l'écurie quand le cheval est parti—ceci dit avec tout le respect possible. Le ministre reconnaît la valeur de mon argument. Il se rendra compte que l'amendement que je vais proposer ne l'empêchera pas d'établir sa nouvelle organisation.

Si j'ai bien compris, il demandera au Parlement, dès la présente session, d'énormes sommes s'élevant à des millions de dollars

pour l'administration et l'exploitation du réseau de l'Etat. Je suis convaincu que le ministre a reçu de M. Hanna et des autres directeurs une estimation des sommes que coûteront l'administration et l'exploitation du réseau au cours du prochain exercice financier. Le Parlement votera donc des fonds pour administrer et exploiter le réseau tout entier; or, pour moi, il suffit que le Parlement crée un nouveau pouvoir avec tous les privilèges qui en découlent, sans que nous consentions par-dessus le marché à abdiquer tous nos droits en faveur du conseil d'administration.

Relativement à la partie financière de cette administration, nous devrions nous en tenir au principe que les deniers publics ne peuvent être déboursés sans avoir été d'abord votés par le Parlement. C'est un principe élémentaire qui devrait trouver de l'écho des deux côtés de la Chambre. Je proposerai donc, monsieur le président, une amendement à la résolution.

Je regrette que la résolution ne soit pas divisée en paragraphes et numérotée comme le sont d'ordinaire les projets de loi, car je ne vois pas dans quelle ligne je devrais faire insérer l'amendement; la résolution est évidemment trop longue et disposée d'une manière trop compacte. Je propose donc de modifier la partie de la résolution située environ aux deux tiers de la page, qui se lit comme suit:

Et advenant un déficit à une période quelconque durant aucun exercice fiscal quelconque, le chiffre de ce déficit sera de temps à autre payable par le ministre des Finances à même les argents inaffectés du fonds du revenu consolidé du Canada, les sommes payées par ledit ministre devant être insérées dans les estimés budgétaires présentés au Parlement à sa première session qui suivra la fin de tel exercice fiscal.

Avec la modification que je propose, l'article serait ainsi conçu:

Et advenant un déficit à une période quelconque durant aucun exercice fiscal quelconque, le chiffre de ce déficit sera de temps à autre payable par le ministre des Finances pourvu que ledit montant soit payé à même les crédits autorisés par le Parlement.

Retranchant les mots:

...à même les argents inaffectés du fonds du revenu consolidé du Canada, les sommes payées par ledit ministre devant être insérées dans les prévisions budgétaires présentées au Parlement à sa première session qui suivra la fin de tel exercice financier.

Pour moi, il s'agit d'une question de principe. Je ne puis renoncer à mon droit de cette façon-là.

L'hon. M. REID: Si la Chambre veut bien me le permettre, j'expliquerai à l'honorable député dans quelle situation nous nous trouverions si son amendement était adopté.

L'hon. M. LEMIEUX: Vous allez créer un fonds à cet effet pour le prochain exercice financier.

L'hon. M. REID: Pas du tout.

L'hon. M. LEMIEUX: Vous allez demander au Parlement de voter un énorme crédit pour l'exploitation du réseau de l'Etat. Vous devez être en mesure d'obtenir une estimation de M. Hanna et des directeurs.

L'hon. M. REID: Ce n'est pas là du tout le projet que nous avons en vue. Il y a deux manières d'exploiter ce réseau de chemin de fer. L'une de ces manières est celle que propose le chef de l'opposition (M. McKenzie), c'est-à-dire le système en vigueur pour l'exploitation de l'Intercolonial. Cela revient à dire qu'il faudrait insérer dans le budget les crédits nécessaires pour l'exploitation du Nord-Canadien et de l'Intercolonial. L'autre système consiste à suivre les méthodes suivies à l'heure qu'il est pour l'exploitation du Nord-Canadien et du Pacifique-Canadien. Le chemin de fer percevrait toutes les recettes et le Gouvernement ne retirerait de ce fonds que les sommes représentant les frais d'exploitation. Nous serions obligés d'obtenir un vote du Parlement pour la construction des nouvelles lignes. La nouvelle administration du réseau national des chemins de fer canadiens date du 1er avril courant. Or, supposons que dans le cours du présent exercice, nous ayons un déficit de quatre à cinq millions de piastres dans l'exploitation des voies ferrées connues sous le nom de réseau des chemins de fer de l'Etat, antérieurement à l'acquisition des chemins de fer nationaux canadiens et un autre déficit de 10 millions dans l'exploitation du Nord-Canadien, soit un déficit total de 15 millions. Puisque toutes les recettes seraient perçues par le chemin de fer, nous serions obligés d'attendre à la prochaine session pour rencontrer ces déficits, de sorte que nous n'aurions pas d'argent pour exploiter les voies ferrées et combler le déficit de mois en mois. Un découvert ne se produit pas à la fin de l'exercice financier. Vous aurez probablement un déficit à la fin du mois d'avril et de même à la fin de chacun des douze mois de l'année.

La raison d'être de cette disposition, c'est que nous puissions maintenir le chemin de fer en exploitation et à la prochaine session du Parlement, nous lui demanderons les crédits nécessaires.

Si cet amendement était adopté, cela voudrait dire que nous serons dans l'obligation de fermer les voies ferrées au public, parce

que nous n'aurions plus d'argent pour les maintenir en exploitation. Les directeurs n'ont pas l'autorisation d'emprunter. Etudions donc cette résolution et discutons-là paragraphe par paragraphe. Je n'ai nullement l'intention de faire adopter ce bill à la hâte. J'invite mes collègues à le discuter article par article, afin que nous nous rendions bien compte s'il n'est pas possible d'améliorer le texte.

Mon unique désir, c'est de faire adopter la meilleure loi possible afin d'assurer le succès de l'entreprise de la nationalisation de nos chemins de fer. Si nous pouvons réunir tous les chemins de fer sous la même direction—et tout indique que le projet réussira—la pays aura probablement une somme de un billion de dollars placée dans cette entreprise. J'invite donc les membres du Parlement à examiner le bill article par article et à se rendre compte s'il y a quelque moyen d'améliorer la situation.

Je prierais de nouveau l'honorable député de Maisonneuve de ne pas insister pour son amendement, puisque, par là, il nous mettrait dans l'impossibilité de continuer le service d'ici à l'an prochain.

L'hon. M. LEMIEUX: J'accorde à mon honorable ami qu'il est de bonne foi, mais le pays demande que les chemins de fer soient nationalisés et, quoique cette disposition d'esprit puisse n'être que passagère, elle ne semble pas moins exister dans le moment. Mon honorable ami n'ignore point que ces hommes savent presque de façon précise douze mois à l'avance quels vont être les gains, l'excédent ou le déficit du Grand-Tronc. Mon honorable ami pense-t-il que les directeurs ou les administrateurs du Pacifique-Canadien ne savent pas ce que va rapporter l'année prochaine le mouvement des voyageurs et des marchandises? Mon honorable ami peut croire que c'est là une affaire de simple conjecture, mais il se trompe. Dans son rapport de l'an dernier, fondé sur les renseignements qui lui parvenaient de tous les fonctionnaires de la ligne, le président du Pacifique-Canadien a pu assez bien établir le chiffre des affaires qui se feraient cette année. Il en a été de même des années antérieures. Les fonctionnaires du Grand-Tronc-Pacifique ou ceux du Nord-Canadien pourraient dire à mon honorable ami ce que seront les gains de la ligne pendant les douze mois qui vont suivre.

Puisque nous sommes disposés à faire l'essai de nationalisation des chemins de fer, pourquoi ne pas débuter comme il faut? Pourquoi ne pas dire tout de suite au peuple quel va être approximativement le déficit du prochain exercice? Cela est aisé puisque mon honorable ami aura, sans doute, accès aux livres du Grand-Tronc-Pacifique? Il est presque certain que le personnel administratif du Grand-Tronc sera celui du Gouvernement.

Le ministre a retenu presque tous les employés du vieux réseau des chemins de fer du Nord-Canadien. M. Hanna m'inspire autant de confiance qu'à mon honorable ami. Je le connais depuis plusieurs années, et je crois qu'en matière de chemin de fer, il est un des hommes les plus capables du Canada, peut-être bien de l'Amérique. Il connaît le réseau depuis A jusqu'à Z, et je puis assurer mon honorable ami que s'il allait demain demander à cet homme son opinion sur les gains probables de l'entreprise pendant le prochain exercice, M. Hanna serait en position de le renseigner sur ce point d'une manière passablement exacte. Il est donc relativement facile à l'honorable ministre, comme chef du ministère des Chemins de fer, de savoir ce qu'il en coûtera pour administrer et faire fonctionner le réseau pendant le prochain exercice. Après tout, le public a droit à ce renseignement et, quoique la vérité puisse ne pas lui être agréable autant vaut qu'il ait cette évaluation avant que de conférer à un bureau de directeurs les pouvoirs étendus que le ministre projette de leur attribuer par cette résolution. Le principe en jeu me paraît élémentaire et, si la mesure législative que l'on tente de faire voter, devait faire échec à ce principe, c'en serait presque fini du contrôle parlementaire. Je tiens ferme à mes droits de membre de cette Chambre. Je représente ici le peuple et, à ce titre, je désire et réclame un contrôle absolu sur les fonds que le Gouvernement dépensera, que ce soit pour un brise-glace sur les côtes de la Gaspésie ou pour un réseau de voies ferrées qui traversent tout le continent. La somme importe peu; c'est le principe dont il faut tenir compte. Eh! mais, mon honorable ami devrait craindre plutôt de demander que l'on confère de tels pouvoirs à un bureau de directeurs qui, après tout, doit être soumis au contrôle du Parlement, puisque c'est nous qui aurons créé l'organisation.

M. ARMSTRONG (Lambton): L'honorable député peut-il désigner une seule compagnie de chemin de fer qui, au Canada ou ailleurs, observe cette condition que pose l'amendement de faire le calcul de la somme requise pour une continuation du service pendant l'année?

L'hon. M. LEMIEUX: Je n'ai pas sous la main le dernier rapport annuel de la

compagnie de chemin de fer Pacifique-Canadien, mais si mon honorable ami veut bien consulter ce rapport, il verra quels étaient les pronostics de M. Beattie, si je peux me servir de cette expression. Dans le cas de tout chemin de fer de cette importance, le président serait en mesure de dire approximativement, après avoir consulté les principaux fonctionnaires de toutes les sections de la ligne, quelle serait la dépense des douze mois suivants.

M. ARMSTRONG (Lambton): Si l'honorable député veut bien revoir le rapport dont il parle, il constatera que cette dépense est celle qui est mise au compte du capital, et c'est le seul sujet à l'égard duquel M. Beattie osera mettre un calcul devant la commission.

M. NICHOLSON (Algoma): Je crois que l'honorable député de Maisonneuve (M. Lemieux) est absolument sincère, et je crois pareillement que la Chambre désire être éclairée sur la situation. Je vais en conséquence soumettre à mes collègues la question que voici: supposons que cette année la récolte de l'Ouest dépasse notre attente de 100 millions de boisseaux.

S'il arrivait que les chemins de fer nationaux eussent à transporter une récolte comme celle de 1915, que deviendrait l'estimation des directeurs au sujet des frais d'exploitation? Toutes les dépenses faites pour l'exploitation du chemin de fer—je répète ce que j'ai dit cet après-midi et ce qui est parfaitement évident—sont en raison directe du trafic Or, la quantité de trafic varie d'année en année selon les conditions de l'industrie, selon la récolte et tout ce qui contribue à constituer le trafic. Il suffit de consulter les rapports du Pacifique-Canadien et du Grand-Tronc, pour voir que les frais d'exploitation ont parfois varié de dix à quinze millions de dollars d'une année à l'autre. Les frais d'exploitation de tous les réseaux canadiens ont augmenté de plusieurs millions par suite de la décision de la commission de renseignement à leur égard.

Cette variation peut se produire au milieu de n'importe quelle année. Qu'arriverait-il si, au milieu d'une saison où le Parlement ne serait pas en session et où, tenu de ne pas dépenser plus d'un certain montant estimatif de mois en mois, le conseil d'administration des chemins de fer nationaux se verrait obligé d'augmenter de 25 p. 100 le salaire des employés? Tout homme d'expérience admettra qu'il est impossible de gérer les opérations des chemins de fer en dépensant le revenu au fur et à mesure qu'il se produit. Le Pacifique-Canadien, le Grand-Tronc et toutes les autres lignes ont un fonds de réserve où ils peuvent puiser pour combler le déficit qui se produirait d'un mois à l'autre; mais exiger que le conseil d'administration des chemins de fer nationaux estime les frais de l'exploitation pour une année à venir, c'est exiger l'impossible.

M. PEDLOW: Au cours de la dernière session, le ministre des Chemins de fer a porté au Feuilleton un projet de résolution contenant le même principe que celui dont il s'agit maintenant. Ce projet fut enfin retiré, ce qui signifie que les opérations se continuèrent, durant l'année, d'après l'ancienne base. L'honorable ministre voudrait-il nous dire quel en a été le résultat obtenu d'après cette méthode?

L'hon. M. REID: L'Intercolonial ne commença à être administré par la nouvelle commission que vers la fin de l'année ou le premier janvier, et les frais d'exploitation pour cette période furent soldés sur le crédit voté par le Parlement. Si je me trompe, la véritable signification de la proposition d'amendement que nous avons à étudier, c'est que le revenu de l'exercice financier des chemins de fer nationaux et de tout autre chemin de fer dont nous pourrons prendre possession, doit être déposé au crédit du receveur général et que les frais d'exploitation, quels qu'ils soient, devront être votés sous forme de crédit soumis à la Chambre. Je me demande comment cela pourra se faire.

M. PEDLOW: Comment cela s'est-il fait, l'année dernière?

L'hon. M. REID: Le réseau du Nord-Canadien a fonctionné d'après la même méthode qu'auparavant.

M. SINCLAIR (Guysborough): L'honorable ministre n'a pas dit pourquoi il est impossible d'appliquer aux autres chemins de fer de l'Etat le système qu'il applique à l'Intercolonial. D'après ce système, l'honorable ministre calcule, avant l'ouverture de l'exercice financier, la somme dont il aura besoin pour l'exploitation de l'Intercolonial durant les douze mois suivants, et le Parlement vote cette somme. Ce système a bien réussi durant des années; mais voici que nous nous proposons de permettre à ces nouveaux directeurs de dépenser autant d'argent qu'il leur plaira, il ne leur est pas imposé de restrictions. Ils pouront administrer de la façon la plus extravagante, le Parlement s'engage à solder les frais à la fin de l'année. Ne serait-il pas plus conforme au principe des affaires que ces direc-

teurs fussent tenus de venir dire au Parlement: Nous estimons que nos recettes pour l'année prochaine seront de tant, mais nous ne sommes pas certains de pouvoir exploiter le réseau avec la somme de ces recettes et il faudra tant de plus pour solder les frais d'exploitation, avant la fin de l'année. Le peuple saurait alors combien il a à payer. D'après le système que nous nous proposons d'adopter, nous nous en remettons entièrement au conseil des directeurs, et le Parlement perd tout contrôle. J'ai toujours pensé que la déclaration faite par le ministre des Chemins de fer au commencement de chaque exercice financier était très importante; il donnait un aperçu des affaires de l'Intercolonial pour l'année, et il nous disait combien il s'attendait à retirer, et combien il s'attendait à dépenser.

En adoptant ce nouveau système nous renonçons à celui qui a été en vigueur pendant longtemps, et le ministre n'a pas donné de bonnes raisons pour motiver ce changement. Avant de repousser l'amendement de mon honorable ami, que je me sens disposé à appuyer, il devrait nous dire pourquoi il n'applique pas aux réseaux nationaux le système en vigueur au sujet de l'Intercolonial.

M. WILSON: Je serais assez porté à approuver l'amendement proposé par l'honorable député de Maisonneuve (M. Lemieux) que je trouve excellent en théorie, mais je le crois impraticable, et voici pourquoi: à moins de pouvoir prédire le temps qu'il fera, il est impossible de calculer les recettes futures d'un réseau aussi considérable que celui que nous entreprenons d'exploiter. L'hiver qui vient de finir est une preuve de ce que je dis. Le temps doux que nous avons eu a permis de faire de grandes économies de charbon dans le chauffage des maisons et aussi dans l'exportation des voies ferrées. Dans l'Ouest, nous n'avons pas eu de neige à enlever des voies et cela a sauvé des millions de dollars. Durant certains hivers, il a fallu dépenser des sommes considérables pour assurer la circulation des convois, même dans l'Ouest où la neige n'est généralement pas aussi abondante que dans les provinces de l'Est. Ceux qui ont habité l'Ouest pendant quelques années savent qu'il est presque impossible de prévoir, surtout à cette date, quelle sera la récolte de l'automne suivant. La récolte du blé dépend presque entièrement des conditions atmosphériques, et une année nous pouvons avoir 100 millions de boisseaux de plus à transporter que dans une autre année. Je ne vois pas qu'il soit possible de prévoir, à quelques millions près, les recettes et les dépenses d'un pareil réseau. En votant un crédit déterminé, nous pourrions nous trouver, au cours de l'exercice, en présence d'un déficit de 5 ou 10 millions et, si des mesures ne sont pas prises pour combler ce déficit, comment pourrait-on continuer l'exploitation des lignes et payer les dépenses?

(L'amendement est rejeté par 36 voix contre 16.)

M. le PRESIDENT: La résolution doit-elle être adoptée?

M. McKENZIE: Je ne comprends pas que l'on soit si fortement opposé à l'amendement de l'honorable député de Maisonneuve qui vient d'être rejeté. Nous ne profiterons jamais de l'expérience acquise si nous persistons à marcher à l'aventure dans des entreprises de cette nature. Après avoir eu cinquante ans d'expérience sur un réseau de plus de 1000 milles, administré par les gouvernements successifs, nous devrions pouvoir dire assez exactement ce que coûte par année l'exploitation d'un mille de chemin de fer. Il n'y a pas une maison d'affaires dans le pays qui, après vingt-cinq ans d'existence, ne puisse dire à quelques cents près, ce qu'ont été ses frais d'exportation par le passé et ce qu'ils seront pendant l'année à venir. Dans une grande ville comme Toronto, les autorités municipales sont en mesure de préparer un budget pour toute l'année. Les administrateurs du Pacifique-Canadien peuvent dire un an d'avance ce que coûtera l'exploitation du réseau. Je n'ai aucun doute que si quelqu'un de nous assistait à une réunion des actionnaires de cette compagnie et demandait ce renseignement, il lui serait fourni immédiatement.

Personne ne demande que le ministre dise exactement quelle somme il lui faudra pour l'exploitation. Nous sommes tous disposés à lui laisser une marge d'un million, s'il le désire, car s'il n'en a pas besoin, la somme ne sera pas dépensée. Il dit qu'il a des fonctionnaires intègres; nous voulons bien le croire et nous sommes convaincus que des efforts seront faits pour administrer le réseau économiquement. Nous avons cependant le droit de dire quelles sommes seront dépensées et quels crédits seront affectés à l'exploitation, en tenant compte des dépenses imprévues. C'est tout ce que nous demandons. Nous n'exigeons pas que le crédit soit diminué et nous ne voulons pas gêner l'exploitation. Il n'est pas question de cela; mais nous ne voulons pas que

le Parlement soit privé de son contrôle sur les dépenses publiques.

A ceux de nos collègues qui ne sont ici que depuis sept ou huit ans, je rappelerai que lorsque le ministre des Chemins de fer et ses amis conservateurs étaient dans l'opposition, ils protestaient énergiquement contre toute dépense faite sans l'autorisation du Parlement. Mon ancien ami, l'honorable député de Lambton-Est (M. Armstrong), l'expert du parti conservateur en matière de chemin de fer, protestait très fort. Que les temps sont changés!

Ces personnes, qui avaient à cette époque-là un si grand respect pour les représentants du peuple, et qui faisaient tant de grimaces au sujet de la dépense d'une pièce de cinquante cents lorsqu'elle n'était pas autorisée au préalable par le Parlement, veulent maintenant débourser des millions au sujet desquels la population canadienne n'a absolument rien à dire. C'était une bonne et sage doctrine qu'elles prêchaient alors, et c'est une bonne et sage doctrine que les libéraux peuvent prêcher aujourd'hui.

Au commencement du débat, j'ai déclaré clairement et explicitement que je n'avais qu'une opinion sur ce sujet: que les fonds publics, en l'absence de circonstances critiques, ne doivent pas être dépensés sans que le Parlement autorise la dépense au préalable. J'ai demandé au ministre des renseignements sur la situation du Nord-Canadien et des autres réseaux de voie ferrée qui nous appartiennent. Je suggère de consigner ces renseignements au hansard avant que la 2e lecture soit proposée, afin que la députation puisse se rendre compte de la situation réelle. Je remarque que dernièrement le député de Beauharnois (M. Papineau) a fait une question au ministre concernant le passif de ces chemins de fer. La voici:

1. Quel jour le Gouvernement est-il entré en possession du réseau du Nord-Canadien?

2. Quel est le total du passif de ce réseau de chemin de fer que l'Etat a assumé en entrant en possession?

A cette question, le ministre des Chemins de fer a répondu:

1. Le Gouvernement a reçu la majorité des actions du Nord-Canadien le 1er octobre 1917.

2. Le dominion du Canada a acheté les actions du Nord-Canadien, mais il n'a pas assumé les obligations qui restaient au passif de la compagnie. D'après les auditeurs du Gouvernement, le total du passif au 1er octobre 1917, y compris la dette consolidée, était de $434,312,747.34.

Ce n'est pas une réponse satisfaisante, ni une réponse dont la population canadienne se contentera. L'acheteur d'une maison hypothéquée doit purger l'hypothèque avant d'être propriétaire de la maison. Nous avons payé une certaine somme d'argent pour les actions du Nord-Canadien, et en prenant les actions, nous avons pris aussi la dette qui grevait l'entreprise. La population canadienne devrait donc savoir quelle espèce de marché elle a conclu lorsqu'elle a acquis cette propriété et quelles sont les chances commerciales pour l'avenir. Nous soldons les frais d'exploitation; nous payons le matériel roulant et les améliorations; nous sommes propriétaires du chemin comme nous sommes propriétaires de l'Intercolonial et nous devons payer toutes les factures. L'ancienne compagnie du Nord-Canadien n'existe réellement que de nom; nous nous sommes emparés de tout ce qu'elle avait et nous devons payer ses dettes. Il s'agit de savoir ce que nous avons pris, quelle valeur nous obtenons en échange des obligations et des dettes que nous assumons. Voila des questions au sujet desquelles j'attends du ministre des renseignements complets avant que la 2e lecture soit imposée.

M. NICHOLSON (Algoma-Est): Je tiens à consigner dans le hansard une déclaration faite par lord Shaughnessy la dernière fois qu'il a paru à titre de président, à la réunion annuelle du Pacifique-Canadien, concernant les frais d'exploitation et les recettes de ce réseau de chemin de fer. Lord Shaugnessy a dit:

Comparé au rapport de l'année civile 1916, le trente-septième rapport annuel des directeurs qui est maintenant soumis à votre examen et à votre approbation accuse une augmentation de $12,660,000 dans les recettes brutes du transport; cependant, cette somme a été plus qu'absorbée par les frais d'exploitation qui se sont accrus de $16,590,000, de sorte que les recettes nettes du transport, en 1917, ont été de $3,930,000 moindres qu'elles étaient pendant l'année civile antérieure.

Nonobstant le volume plus fort du trafic en 1917, les statistiques incluses dans le rapport feront comprendre qu'il y a eu une diminution sensible du trafic par train-mille et des chargements par mille parcouru; indice d'une nouvelle amélioration dans l'efficacité de l'exploitation. En temps normal, cette amélioration aurait influé sur les frais d'exploitation, mais ses résultats ont été atténués par l'échelle plus élevée des salaires et le renchérissement du combustible et des autres matériaux nécessaires à l'entretien et au service du chemin de fer au cours de l'année, facteurs qui ont accru les frais d'exploitation de $15,250,000.

Voilà un état soumis aux actionnaires après l'événement. Il n'aurait pas pu l'être avant. J'ai confiance que, si un député prend la peine de se renseigner avec soin sur la situation, il s'apercevra que l'administration du Pacifique-Canadien n'entreprend jamais de dire à cinq ou dix

millions de dollars près ce que seront les dépenses d'exploitation. Il est hors de doute qu'elle dresse un état complet des dépenses imputables sur le capital, et la Chambre des communes du Canada devrait voir à ce que les directeurs et administrateurs des chemins de fer nationaux du Canada soumettent à notre examen leur programme relativement à ces dépenses. Cependant l'exploitation des voies ferrées ne peut avoir lieu qu'avec les recettes, à moins que nous ne fassions ce que suggère le chef de l'opposition (M. McKenzie) à savoir: au commencement de l'année, voter une grosse somme d'argent qui, nous en sommes certains, couvrira toutes les dépenses éventuelles, et ce, sans connaître aucun détail, sans savoir comment elle sera employée; puis dire ce qu'on disait aux fonctionnaires de l'Intercolonial dans ses beaux jours: Allez-y! nous nous chargerons des déficits lorsqu'ils seront connus à la fin de l'année.

M. BUREAU: Il est dit dans la résolution :

...pour la construction et l'exploitation de lignes, d'embranchements et de prolongements de chemin de fer, avec l'assentiment du Gouverneur en conseil et en tout endroit sanctionné par le ministre des Chemins de fer et des Canaux.

Je ne trouve pas à redire aux embranchements, vu que la loi sur les chemins de fer détermine la longueur de ceux que l'on peut être autorisé à construire. Lorsqu'une compagnie désire établir une voie ferrée, elle est tenue de venir solliciter l'autorisation du Parlement. Que le Gouverneur en conseil puisse avoir à s'occuper des lignes secondaires, je le conçois; mais le jour où le conseil d'administration voudrait entreprendre la construction d'une nouvelle voie ferrée, quelle est la raison qui le dispenserait de l'obligation de venir solliciter l'autorisation de le faire, étant donné que cette obligation aurait pour effet de faire renvoyer l'examen de la question au comité des chemins de fer, ce qui permettrait à chacun des membres de la Chambre de faire connaître son sentiment sur le tracé de la ligne et de se prononcer tant sur la sagesse que sur les avantages de l'entreprise ?

L'hon. M. REID: Je fournirai de plus amples détails quand nous aurons le projet de loi sous les yeux. Pour la construction de prolongements, l'ancienne compagnie du Nord-Canadien était munie d'autorisations remontant à un certain nombre d'années. La construction de ces prolongements se poursuit à l'heure actuelle et certains d'entre eux seront terminés dans le cours de l'année. Les plans doivent être approuvés selon l'usage, tout comme ceux des autres chemins de fer. Pour ce qui est de l'établissement de lignes nouvelles ou de petites artères. . . .

M. BUREAU: C'est là-dessus que porte l'autorisation dont il s'agit ici.

L'hon. M. REID: . . .les Chemins de fer nationaux du Canada pourront bien prolonger leurs ramifications, mais nous devrons demander au Parlement, l'ouverture de crédits pour ces entreprises. Nous permettons au conseil d'administration de faire servir au défrai de l'exploitation les recettes provenant des chemins de fer. Quand il s'agira de l'établissement d'une voie nouvelle, force lui sera de venir demander au Parlement l'argent nécessaire. La présente disposition ne l'autorise pas à entreprendre la construction de voies ferrées à l'insu du Parlement. Si je me trouvais incapable de démontrer qu'il se trouve une disposition à cet effet dans le projet de loi, il nous sera loisible de modifier celui-ci en conséquence.

M. BUREAU: Quand le projet de loi aura été déposé et distribué, combien de temps nous sera-t-il accordé pour l'étudier avant qu'on en précipite l'adoption ?

L'hon. M. REID: Je n'entends pas en précipiter l'adoption. En supposant que le dépôt en ait lieu aujourd'hui, je ne prévois pas qu'on en aborde l'examen avant les vacances de Pâques. Les députés auraient donc toute la semaine prochaine et une partie de la suivante pour l'étudier.

M. BUREAU: Le ministre ne s'attend assurément pas à ce que nous passions les vacances à étudier un projet de loi concernant les chemins de fer.

L'hon. M. REID: Je donnerai à mon honorable ami tout le temps voulu.

M. SINCLAIR: Le Gouvernement a-t-il payé les actions du Nord-Canadien ?

L'hon. M. REID: Je crois savoir qu'elles sont entièrement payées.

L'hon. M. MEIGHEN: Si je ne me trompe, elles ont toutes été payées, à l'exception de celles qui furent données en gage au gouvernement de la Colombie-Anglaise. . . .

L'hon. M. REID: En effet.

L'hon. M. MEIGHEN: . . .pour garantir la construction de certaine ligne de chemins de fer que le Nord-Canadien devait établir dans cette province. Ces valeurs ne pouvant pas encore nous être remises, le paiement n'en a pas été effectué.

M. CAHILL: La disposition dont parlait mon honorable collègue de Trois-Rivières (M. Bureau), porte que le conseil d'administration peut entreprendre des travaux de construction, pourvu que le Gouverneur en conseil le lui permette. Si le ministre se rend compte de l'imprudence d'une disposition semblable et que son intention soit d'obliger le conseil à s'adresser au Parlement, mieux vaudrait substituer "l'approbation du Parlement" à "l'assentiment du Gouverneur en conseil." Le ministre consent-il à cette modification ?

L'hon. M. REID: Je ne saurais modifier, à cette heure, le texte de la résolution, parce que l'honorable député se rendra compte, lorsqu'il aura le projet de loi sous les yeux, que son objection se trouve écartée.

M. CAHILL: Nous sommes appelés à nous prononcer sur une résolution de très grande importance, et cependant nous n'avons guère de renseignements. Puisque le ministre n'est pas sûr que le sens du projet de loi doive être le même que celui de la résolution. . .

L'hon. M. REID: Cette disposition-ci n'a d'autre sens que celui que j'ai indiqué. En chaque projet de loi concernant un chemin de fer est insérée une disposition prescrivant que les plans doivent être approuvés par le ministre des Chemins de fer et des Canaux. Peu importe l'autorisation accordée par le Parlement, il faut encore que les plans soient agréés par le ministre.

M. BUREAU: La compagnie du chemin de fer dépose ses plans chez le ministre des Chemins de fer et Canaux, qui les approuve ou non, après quoi la charte est accordée. Le ministre dit que cela va permettre à la compagnie de construire des chemins de fer en vertu des chartes déjà accordées par ce Parlement?

L'hon. M. REID: Oui.

M. BUREAU: On pourrait substituer cette phrase:

Pour construire des chemins de fer en vertu des chartes déjà accordées au Nord-Canadien.

L'hon. M. REID: Si le Gouvernement acquiert le Grand-Tronc-Pacifique, un autre projet de loi sera nécessaire.

M. BUREAU: Cela serait prévu en insérant au projet de loi:

Pour construire les lignes déjà autorisées par le Parlement et pour lesquelles des chartes ont été accordées.

M. CAHILL: Puisque le ministre n'est pas certain s'il doit conserver ou non cette phrase telle quelle, je proposerai un amendement à l'effet qu'elle soit biffée de la résolution.

[L'hon. M. Meighen.]

L'hon. M. REID: J'aimerais mieux qu'elle restât. Je ne puis, ce soir modifier sa teneur dans la résolution. Je préfère la résolution telle qu'elle est rédigée, car je ne saisis pas le sens de la phrase proposée par l'honorable député. Naturellement, si l'honorable député désire proposer son amendement, il peut le faire.

M. CAHILL: Est-ce la volonté du Gouvernement de construire des embranchements, ou autres lignes de chemins de fer, par décrets du conseil sur le consentement du ministre des Chemins de fer, sans consulter le Parlement? La résolution lui donne le pouvoir absolu de le faire. Si le Trésor du pays contient de l'argent à dépenser, ce serait une des façons de le dépenser que de construire des embranchements ou autres lignes de chemins de fer. Si le Gouvernement n'a pas l'intention de construire des embranchements ou autres lignes sans en soumettre au préalable la proposition au consentement du Parlement, cette disposition n'a pas sa place dans la résolution.

L'hon. M. REID: J'ai dit cela il n'y a pas longtemps. Sans doute, nous n'avons aucune intention de construire des lignes d'embranchement ou des voies ferrées quelconques sans consulter d'abord le Parlement. Quand le vote du crédit voulu est demandé, une explication complète est toujours donnée des intentions du Gouvernement.

M. FAFARD: Monsieur le président, l'honorable député d'Algoma (M. Nicholson) nous donnait tout à l'heure un compte rendu de M.Beatty relativement au Pacifique-Canadien. J'ai ici un article très court donnant les résultats obtenus par le gouvernement des Etats-Unis avec la nationalisation des chemins de fer, qui se lit comme suit:

New-York, 7 avril.—On annonce que pour le mois de février les chemins de fer américains, administrés par l'Etat, offrent un déficit de plus de 36 millions, malgré l'augmentation des prix et la réduction du service par le retranchement de trains et l'entassement de voyageurs.

Cette perte effective, augmentée de celle des douze mois antérieurs, qui atteint des centaines de millions, devra être remboursée au moyen d'impôts. Il en résulte une hostilité générale à la propriété d'Etat. Au sujet des résultats de la nationalisation des chemins de fer, le "Sun", de New-York, dit:

"La fixation des prix et la nationalisation ont été mises à l'épreuve plus qu'il n'eût été possible en temps de paix. En plusieurs cas, celui des chemins de fer surtout, l'expérience

s'est faite sous les circonstances les plus favorables, et avec un degré de tolérance, sinon d'approbation, de la part du public, qu'il eût été impossible d'atteindre en temps normal.

"Dans chaque cas, sans exception aucune, l'expérience fut désastreuse pour la théorie socialiste. Le service n'a pas été amélioré. Il est devenu inefficace et irrégulier à un haut degré. Pour comble, pour maintenir ce carnaval d'abus, on a accablé le peuple de lourds impôts; il est menacé de nouvelles taxes et de nouvelles dettes, et même de la désorganisation totale des affaires. Ce sont là les bienfaits pour le pays de la fixation des prix par l'Etat et de l'administration par le gouvernement des services d'utilité publique. On ne saurait apporter une seule preuve à l'encontre de ce fait.

"Les deux partis politiques admettent que la nation voterait d'une manière écrasante contre la nationalisation. Même les journaux qui défendirent cette politique, et les politiciens qui la propagèrent, admettent maintenant que ce fut une erreur terrible".

Puisque les deux partis politiques aux Etats-Unis s'opposent à la nationalisation et que durant le mois de février, le plus court de l'année, les chemins de fer américains, propriété de l'Etat, offrent un déficit de plus de 36 millions, je pense que cette résolution devrait être considérée soigneusement de nouveau.

(Rapport est fait de la résolution qui est lue et adoptée.)

L'hon. M. REID (ministre des Chemins de fer et des Canaux) demande à déposer un projet de loi (bill n° 70) tendant à créer une compagnie pour administrer les chemins de fer de l'Etat.

La motion est adoptée et le projet de loi est lu pour la 1re fois.

LA CHAMBRE ADOPTE L'HEURE D'OTTAWA.

L'hon. M. MEIGHEN (ministre intérimaire de la Justice): Avant de proposer qu'on lève la séance, je désire faire allusion du jugement que vient de rendre la commission du chemin de fer, relativement à l'ordre émis par la commission de guerre des chemins de fer pour l'avance de l'heure sur les réseaux du Canada. Comme les députés on pu s'en rendre compte en examinant le jugement, le commissaire en chef, appuyé, je crois, par M. le commissaire Nantel, a décidé qu'il est du ressort des provinces de fixer l'heure normale ou locale, et que la commission des chemins de fer ne peut agir que lorsqu'elle est convaincue qu'une intervention de sa part est nécessaire pour la protection, la sécurité ou la convenance du public. Se basant sur cette opinion, la commission juge qu'elle ne peut pas changer l'heure fixée par la commission de guerre des chemins de fer. C'est pourquoi je propose que lorsque la séance sera levée ce soir, il soit décidé, pour la convenance des députés, et en ce qui a trait aux séances de la Chambre seulement, de se réunir lundi prochain à trois heures, heures locale.

L'hon. M. LEMIEUX: Je félicite mon honorable ami et le ministère en général de la décision qu'ils ont prise. Il est vrai que le jugement n'est pas très clair. Je l'ai lu ce soir. Il couvre trente pages de papier écolier, et la conclusion est que la commission n'a pas juridiction. Certes, les députés seront heureux de voir que le Gouvernement a fini par faire preuve de logique en se conformant à l'heure qui est acceptée en dehors de la Chambre, de sorte que, dorénavant, quand trois heures sonneront au dehors, il sera aussi trois heures ici.

M. PROULX: Je voudrais savoir si c'est le Gouvernement ou le Parlement qui fixe l'heure des sessions de la Chambre.

L'hon. M. MEIGHEN: C'est la Chambre elle-même qui fixe l'heure de ses réunions, mais je conjecture que cela peut être fait par une simple déclaration de l'Orateur. J'ai l'honneur de proposer que la séance soit levée.

M. l'ORATEUR SUPPLEANT: Il est proposé par l'honorable M. Meighen, appuyé par l'honorable M. Rowell, que la séance soit levée. La Chambre est-elle de cet avis?

M. DENIS: Ce n'est pas la proposition qui a été faite. Il a été proposé que la séance soit levée jusqu'à lundi à trois heures, heure de la ville.

M. l'ORATEUR suppléant: La motion telle que comprise a été soumise à la Chambre.

M. McKENZIE: Toute plaisanterie à part, je suppose que la commission n'en est venue à cette décision qu'après mûre délibération. Le jugement est instructif et pourra être plus tard d'une grande utilité pour cette Chambre et pour la nation. Les commissaires semblent avoir étudié la question très minutieusement; ils citent des autorités et il serait regrettable qu'un jugement aussi instructif et aussi précieux pour la Chambre et la nation fût un jour perdu. C'est pourquoi je suggère à l'honorable ministre que pour éviter cela, on le fasse transcrire dans le compte rendu officiel des débats.

L'hon. M. MEIGHEN: Je n'ai aucune objection. Voici le jugement:

Economie de la lumière solaire.—Avance de l'heure.

Le commissaire en chef:

Les compagnies de chemins de fer ayant donné l'ordre de changer leur horaire à partir du

31 mars, à deux heures du matin, afin de pouvoir continuer leur service comme par le passé et maintenir leurs correspondances, tant pour les voyageurs que pour les marchandises, avec les lignes américaines qui avaient déjà avancé leur heure, ont été, en vertu d'un jugement ci-inclus, requises de comparaître devant la commission, pour qu'il soit décidé si ce changement d'heure devait être confirmé ou si l'heure normale devait être maintenue sur les chemins de fer.

La commission, après s'être réunie à Ottawa le 1er du courant, réserva son jugement. Des députés qui étaient opposés au changement de l'heure ont demandé que l'affaire soit reprise et que, au besoin, la commission se réunisse de nouveau. Vu l'attitude que la commission devrait prendre à mon avis, j'exprime l'opinion qu'une nouvelle audience serait inutile et n'aboutirait à rien. Quand le jugement intérimaire a été rendu, on n'a pas tenu compte des débats du Parlement qui avaient eu lieu lors de l'adoption du projet de loi en 1918, et cela pour des raisons bien évidentes.

Pour juger une loi il ne s'agit pas de savoir ce qui a été dit ou n'a pas été dit dans le cours des débats, car dans presque tous les cas, un débat contient des opinions contraires.

C'est précisément cette divergence d'opinion qui rend les débats nécessaires. C'est l'action du Parlement transformée en loi qu'il faut interpréter. Il ne s'agit donc pas de savoir ce que les membres du Parlement voulaient dire. La question ne doit pas être décidée au moyen de déductions et de conclusions tirées d'un certain nombre d'opinions divergentes exprimées dans le débat et au moyen des conjectures touchant le résultat de ces opinions divergentes sur l'esprit et les intentions de la majorité, c'est-à-dire des membres qui, tout en votant, n'exprimèrent pas leur avis au cours du débat.

D'autre part, il s'agit de savoir quelle était la pensée du Parlement, et ce qu'il a voulu dire. Encore que les députés parlent au cours du débat, le Parlement n'a parlé que par le texte de la loi. Comme résultat, dans l'interprétation des statuts, on n'attache pas de poids à l'opinion des membres du Parlement individuellement—Ramsay, J., cause de la banque de Toronto *vs.* Lamb, 1 cour du banc de la Reine, p. 186, dit:

"Quand il est question de lois adoptées par les assemblées législatives, nous nous exprimons avec une déférence excessive à leur endroit; seulement, nous nous indemnisons de cette loyauté dont nous faisons profession pour le texte de la loi en ne tenant aucun compte des opinions exprimées par les législateurs individuellement".

Des décisions se rattachant à la question figurant dans Gosselin *vs* le roi 33, comptes rendus de la cour Suprême 255. Le juge en chef, page 263, dit:

"Je crois expédient, toutefois, de dire quelques mots sur la question soulevée durant la plaidoirie au sujet de la référence faite par le conseil aux débats du Parlement dans le but d'interpréter un statut. Mes prédécesseurs dans cette cour ont toujours refusé de permettre pareille référence et quand le conseil dans cette cause a commencé à donner lecture d'un extrait du compte rendu des débats et à citer des observations faites devant le Parlement canadien durant le débat sur la loi de la preuve au Canada, je ne me suis pas cru autorisé à m'écarter de la règle ainsi établie, encore que, personnellement, lorsqu'il s'agit des dispositions prêtant à l'ambiguité dans les statuts, j'admettrais volontiers que pareille référence serait parfois utile. La même règle s'observe en Angleterre".

Toutefois, depuis que le jugement intérimaire a été publié, le Sénat a été saisi d'un nouveau projet de loi concernant l'utilisation de la lumière du jour. Ce projet a reçu sa 2e délibération et le Sénat maintenant l'étudie en comité. Cela coïncide avec l'avis exprimé par la Chambre des communes, la résolution soumise dans cette Chambre portant:

"Que de l'avis de cette Chambre, il est expédient d'édicter de nouveau immédiatement le chapitre 2 des Statuts de 1918, intitulé "loi concernant l'utilisation de la lumière du jour, 1918".

Il est donc évident que les deux Chambres du Parlement envisageant la question au point de vue d'une loi expirée, au lieu de la considérer au point de vue d'une loi existante qui n'attend que l'initiative de l'exécutif pour devenir applicable durant la présente année à des objets généraux, et l'action de la commission, pour devenir applicable aux besoins des chemins de fer.

Du point de vue du droit, d'après toutes les règles ordinaires d'interprétation à suivre dans la détermination des droits entre parties intéressées, je suis d'avis que la loi de 1918 demeure réellement sans modification.

Toutefois, autre a été l'attitude adoptée dans les causes d'ordre constitutionnel, quand il s'agit de questions d'application générale, ne se rattachant pas nécessairement à des droits individuels. Ici on ne saurait considérer en aucun sens les questions comme personnelles. Elles sont entièrement d'application générale, tout le pays étant intéressé.

Cette distinction est indiquée par le juge en chef du Canada, dans la cause de Gosselin déjà mentionnée. Le savant juge en chef se réfère à l'ouvrage dans lequel M. Lefroy a rassemblé les opinions exprimées par les juges qui ont plus ou moins tenu compte de la règle générale dans l'interprétation de la loi de l'Amérique septentrionale britannique. On peut consulter le livre de Lefroy (The Law of Legislative Power in Canada), pages 17, 18, 26, 27, 54, 194 et 195.

La cour Suprême elle-même, au sujet des lois prohibitives des spiritueux (24 comptes rendus de la cour Suprême, 170) a non seulement tenu compte des débats qui ont eu lieu durant la délibération des résolutions soumises aux diverses législatures, mais elle a, dans une certaine mesure, adopté les affirmations formulées dans ces débats comme base du jugement prononcé dans cette affaire. On peut se reporter au jugement de Gwynn, J., page 206.

En vue de cette action des deux Chambres et de la nature toute spéciale de cette question, j'ai examiné les débats dans le but de constater si, oui ou non, comme on l'a affirmé, le Parlement a eu l'intention d'édicter une loi dont l'application ne se limiterait pas à une période à prescrire dans chaque année, mais qui cesserait d'être en vigueur à l'expiration de l'année 1918.

Comme on peut bien s'y attendre, il y a eu divergence d'opinions exprimées au Sénat, je constate que l'honorable M. Bostock (page 77 des Débats), dit:

"Le texte porte: 'La présente loi demeurera en vigueur durant la présente année pour telle période de temps qui sera prescrite par le Gouverneur en conseil'. Cela se rapporte à la présente année, mais il va

sans dire que la loi peut être mise en vigueur, une autre année, par le Gouverneur en conseil. La chose est laissée à sa disposition. Mais, je le répète, nous sommes maintenant habitués aux lois édictées par décrets du conseil; c'est ainsi que nous comprenons la situation".

L'honorable M. Béique, citant l'article 3 de la loi sur lequel on s'appuyait comme limitant l'application du statut à la seule année 1918, exprime (page 92) ainsi son opinion:

"Cette loi demeurera en vigueur durant la présente année pour la période de temps que pourra prescrire l'exécutif. C'est-à-dire, durant cette année. Le texte est ainsi rédigé, parce que cette année est commencée. Mais lorsque le bill deviendra loi, il demeurera dans notre code de lois jusqu'à ce qu'il soit abrogé. Ce bill est évidemment de nature permanente et à mon avis devrait être ainsi interprété".

D'autre part, l'opinion contraire a été soutenue par l'hon. sir James Lougheeed, leader du Gouvernement au Sénat et par l'hon M. Ross. Le leader au Sénat, qui était chargé du bill s'est exprimé (page 96 du compte rendu) comme suit:

"Si, à l'expiration de l'année, il est décidé de continuer son application, il pourra continuer à être appliqué au moyen d'une déclaration portant que la présente loi continuera à demeurer en vigueur".

L'hon. M. Dandurand: "Au moyen d'une autre loi?"

L'hon. sir James Lougheed: "Au moyen d'une autre loi".

Une motion tendant à élucider la question fut rejetée au Sénat, non pas parce qu'il n'était pas désirable que la loi fût permanente, mais bien parce que le bill—si j'interprète bien le compte rendu—comme on l'avait déjà exprimé, déclarait nettement que la loi cessait d'avoir son effet à l'expiration de l'année 1918.

L'hon. sir George Foster était chargé du bill dans la Chambre des communes. A la page 196 il dit ce qui suit:

"Ce bill ne demeurera en vigueur que durant cette saison. Si ce bill ne fonctionne pas bien, mon honorable ami de Queen-Shelburne n'aura pas besoin de revenir l'année prochaine pour le faire abroger. Son effet cesse à la fin de la saison et la durée qui est donnée à la mesure est à la discrétion du Gouverneur en conseil; il y aura une proclamation qui fixera la période de temps nécessaire".

Il me semble que les expressions d'opinion des honorables membres qui sont chargés des bills, ont droit à la plus grande considération, dans les cas où les débats du Parlement peuvent être considérés (et en vue de ce qui paraît être un malentendu commun dans les deux Chambres, je pense qu'elles devraient l'être dans ce cas-ci). Les déclarations des membres chargés des bills sont des déclarations sur lesquelles les autres membres compteront naturellement. En plus et en outre, le bill a été, l'an dernier, une mesure du Gouvernement et l'interprétation qu'en ont faite les deux membres du cabinet qui en avaient la charge, représentait généralement l'opinion qu'avait le Parlement sur le sujet.

Si dans les circonstances particulières de cette cause la question ordinaire peut être renversée de façon à ce qu'on prenne en considération non pas ce que le Parlement a dit, mais ce qu'il avait l'intention de dire, il paraît n'y avoir aucun doute que le Parlement a compris que la loi d'économie de la lumière solaire devait prendre fin avec l'année 1918.

La commission n'est pas seulement un corps judiciaire, mais un corps administratif. Les pouvoirs de la commission sont, en vertu de la loi, très étendus dans un grand nombre de directions. Ils sont non seulement amplement discrétionnaires, mais ils ont été dans certains cas bien définis comme étant législatifs de leur nature.

Si la commission devait maintenant avoir juridiction en vertu de la loi de l'économie de la lumière solaire, quelque absolu que cela puisse être en droit, en ce qui concerne les membres du Parlement, cette juridiction ne devrait pas dépasser 1918. J'en suis arrivé à la conclusion que poser la question c'est la résoudre. Quelle que soit la situation légale, la commission ne doit pas exercer de juridiction. Nous sommes dans un pays démocratique, gouvernés entièrement par ses assemblées représentatives. Comme il l'a été dit déjà, la question ici n'affecte pas des droits comme entre des particuliers, mais elle affecte le public en général. Les désirs du Parlement, quels que soient ces désirs, doivent l'emporter.

Il est de plus évident qu'en exerçant les pouvoirs qui lui sont conférés par l'article 5 de la loi de l'économie de la lumière solaire, la commission devrait en tout cas considérer la mesure prise par le Gouverneur en conseil en conformité de l'article 3.

D'après mon opinion, la commission ne peut en aucune circonstance intervenir en vertu de la loi d'économie de la lumière solaire de 1918.

L'heure officielle ou locale est fixée au Canada par la loi provinciale. La base sur laquelle on s'appuie est l'heure Greenwich qui est le temps moyen du méridien de Greenwich, adopté en premier lieu comme l'heure officielle par les astronomes anglais et qui est maintenant le méridien zéro du monde entier.

Comme une heure équivaut à chaque quinze degrés de longitude, le méridien officiel 60 de l'Atlantique qui passe par Sydney et Glace Bay est de quatre heures en retard sur le méridien de Greenwich.

Le méridien officiel oriental 75, passe légèrement à l'ouest de Cornwall et entre Ottawa et Montréal; le méridien officiel central 90 est à trente milles à l'ouest de Fort-William; le méridien officiel des montagnes 105 passe un peu à l'ouest de Regina et le méridien officiel du Pacifique 120 est à une légère distance à l'est de Kamloops.

Chaque méridien officiel successif est en retard d'une heure sur l'heure de Greenwich. L'heure de chaque méridien officiel comprend théoriquement une demi-heure de chaque côté de ce méridien.

La plupart des différents parlements provinciaux ont reconnu qu'il était impossible de fixer l'heure qui exigeait l'application pratique de l'énumération des méridiens. Il n'y a pas eu de difficulté en Nouvelle-Ecosse qui, naturellement, se trouve entièrement comprise dans la demi-heure du 60e méridien.

L'île du Prince-Edouard, bien que située entièrement dans l'espace gouverné par le méridien 60, a adopté une loi intitulée "loi pour modifier la méthode actuelle de compter le temps", chapitre 21 des statuts de 1889, par laquelle elle reconnait l'heure officielle de l'Intercolonial qui est de 12 minutes 29 seconde en avance de l'heure locale du méridien qui passe par l'horloge provinciale de l'édifice du palais de justice, à Charlottetown.

Pour éviter la confusion et des ennuis au public, le Nouveau-Brunswick, par sa loi, chapitre 5 des statuts de 1902, a adopté l'heure

officielle de l'Atlantique, sur la représentation des autorités du chemin de fer de l'Intercolonial et de la compagnie du Pacifique-Canadien, qu'elles avaient résolu d'adopter l'heure officielle de l'Atlantique, pour la circulation des chemins de fer dans la province.

Je n'ai pu trouver aucune disposition statutaire au sujet de cette question dans la province de Québec.

Pour l'Ontario, la disposition se trouve dans le chapitre 132 des statuts revisés de 1914.

La loi prescrit que chaque fois qu'il est question de l'heure dans une loi, une règle de cour, un règlement, un contrat ou tout autre acte, déjà adopté ou signé ou qui devra l'être à l'avenir; ou quand une heure ou autre période de temps est fixée de vive voix ou par écrit, ou qu'il s'élève une question relative à une période de temps, l'heure dont il s'agit ou qu'on a en vue, sera considérée comme l'heure officielle, à moins qu'il en soit autrement spécifié. La loi déclare qu'en ce qui concerne cette partie de l'Ontario qui est à l'est du méridien de 90 degrés de longitude ouest, l'heure officielle sera comptée comme cinq heures en retard sur le méridien de Greenwich, en ce qui concerne la partie de l'Ontario qui est à l'ouest du méridien, l'heure officielle sera comptée comme étant de six heures en retard sur le méridien de Greenwich.

Comme le 90e méridien est le méridien officiel central, on remarquera que conformément à cette loi, la mise en pratique du méridien officiel oriental se fait une heure plus loin vers l'ouest, qu'on le devrait en théorie. La loi a été amendée par le chapitre 20 des statuts de 1918, dont l'article 25 dit ce qui suit:

4. Le lieutenant-gouverneur en conseil peut de temps à autre faire règlements et peut, de temps à autre, amender, modifier suspendre, abroger et remettre en vigueur les règlements qui modifient l'évaluation de l'heure officielle définie dans les paragraphes 2 et 3 de la présente loi.

5. Lesdits règlements peuvent autoriser la commission municipale et des chemins de fer d'Ontario à établir les horaires de tous les chemins de fer relevant de son contrôle et à donner tels autres ordres qui seront jugés nécessaires pour la mise en vigueur convenable des dispositions de cette loi, autant qu'il est nécessaire et convenable pour l'application desdits règlements.

Au Manitoba, la question est traitée dans la loi d'Interprétation, chapitre 89 des statuts revisés de 1902, section 8, s.s (r) qui dit:

"L'heure en usage sur le réseau du Pacifique-Canadien et reconnue comme l'heure du centre, étant l'heure du 90e méridien de longitude Ouest, est déclarée par la présente, être l'heure réglementaire de cette province, et lorsqu'un texte de loi adopté antérieurement ou subséquemment désigne une heure de la journée en particulier, c'est cette heure réglementaire qu'il désigne.

Au Manitoba, en outre les nécessités théoriques ne sont donc pas considérées, puisque la loi de cette province édicte que l'heure du méridien réglementaire du centre sera en vigueur par toute la province, tandis que, théoriquement, l'heure basée sur le méridien réglementaire du centre perd son application entre Portage-la-Prairie et Winnipeg et à un endroit situé à quelques vingt milles à l'ouest de Winnipeg.

[L'hon. M. Meighen.]

En Saskatchewan, l'heure est régie par la loi d'interprétation, chapitre 1 des statuts revisés 1909, article 6, ss. 33 qui est ainsi conçu:

"L'heure reconnue comme l'heure réglementaire des montagnes (c'est-à-dire l'heure locale au 105e méridien de longitude ouest et qui est de sept heures en retard sur l'heure de Greenwich) est par la présente déclarée être l'heure réglementaire de la province; et lorsqu'une loi quelconque désigne une heure de la journée en particulier, elle entend désigner par là telle heure réglementaire."

En réalité, l'heure du 105e méridien commence à Broadview et à Bredenbury, au lieu d'être observée par toute la province.

Dans l'Alberta, la seule disposition relative à l'heure se trouve dans la loi d'interprétation, chapitre 3 des statuts de 1906, article 7, s.s. 22 qui se lit comme suit:

"L'heure reconnue comme "l'heure réglementaire des montagnes," c'est-à-dire l'heure locale au 105e méridien de longitude, est déclarée par la présente être l'heure réglementaire de la province; et lorsqu'une loi quelconque désigne une heure de la journée en particulier, elle entend désigner par là telle heure réglementaire."

A la Colombie-Britannique, la disposition relative à l'heure est contenue dans la loi d'interprétation, chapitre 1 des statuts revisés de 1911, article 26, s.s. 43, qui est ainsi conçu:

"(a) Là où une indication de l'heure se trouve dans une loi quelconque de la législature, adoptée soit avant soit après la présente disposition, ou dans une ordonnance de cour, un règlement, un acte ou autre instrument légal, fait, adopté ou exécuté antérieurement ou subséquemment à ladite disposition, ou toutes les fois qu'une heure quelconque ou une autre période de temps déterminée est fixée soit de vive voix soit par écrit, ou encore chaque fois qu'une question relative à une période de temps déterminée surgit, l'heure ainsi désignée, à moins que le contraire ne soit déclaré en propres termes, sera celle qui est reconnue comme l'heure réglementaire du Pacifique et de huit heures en retard sur l'heure de Greenwich." Non seulement les lois des différentes provinces ne tiennent pas compte de l'heure, en tant qu'elle est exacte en théorie, mais de fait, les compagnies de chemins de fer par le passé ont modifié l'heure sur le parcours de leurs lignes sans tenir compte des lois provinciales. Pour ne citer que quelques exemples: L'heure réglementaire au Nouveau-Brunswick est déterminée par le 60e méridien. Or les chemins de fer transportent l'heure du 60e méridien à quelques 80 milles plus à l'ouest qu'il n'y aurait lieu de le faire. L'Intercolonial ne change pas son heure dans les limites du Nouveau-Brunswick; ce chemin de fer conserve l'heure du 60e méridien jusqu'à Mont-Joli, un point divisionnaire dans la province de Québec, tandis que le Pacifique-Canadien en modifiant son heure à Saint-Jean opère ce changement à quelques 70 milles à l'est de la limite occidentale de la région théoriquement dépendante du méridien réglementaire de l'Atlantique.

Dans la province d'Ontario, l'heure change sur le Pacifique-Canadien et sur le réseau des chemins de fer nationaux du Canada à Port-Arthur et sur le réseau du Grand-Tronc-Pacifique à Armstrong, tandis que le statut provincial prolonge l'heure du méridien de 75 degrés de longitude ouest jusqu'au méridien de 90 degrés, prolongeant par là cette heure sur une distance de 35 milles plus à l'ouest. En théorie, l'heure de ce méridien cesse entre les méridiens

des 82e et 83e degrés à ou aux environs de la rivière à la Femme (Woman River) sur le Pacifique-Canadien et à Secord sur le Grand-Tronc-Pacifique, tandis qu'en réalité, l'heure sur le chemin de fer change à peu près à 40 et 55 milles à l'est du 90e méridien.

Sans entrer dans plus de détails, les heures réglementaires de l'est et des montagnes sont observées beaucoup plus à l'ouest qu'elles ne devraient l'être en théorie. Pour citer encore un autre exemple à ce sujet:

En théorie, l'heure des montagnes devrait être remplacée par l'heure du Pacifique aux environs de Bessano au lieu d'être maintenue jusqu'à Field. Les points divisionnaires auxquels les compagnies de chemins de fer ont changé d'heure par le passé ne tiennent pas compte des nécessités théoriques, mais des nécessités pratiques en vue d'assurer la sécurité des voyageurs et l'exploitation convenable des chemins de fer.

Dans quelques provinces, on a adopté des lois favorisant l'utilisation de la lumière du jour. La Colombie-Britannique a adopté une loi de cette nature pour l'exercice courant.

La disposition en vigueur dans l'île du Prince-Edouard est ainsi conçue:

"1. Cet acte est intitulé: Loi relative à l'avance de l'heure.

2. Chaque année, pendant la période prescrite durant laquelle cette loi sera en vigueur l'heure, pour les fins générales dans cette province, devra être d'une heure en avance sur celle fixée par le statut 52 Victoria, chapitre 2, article 1.

3. Chaque année, cette loi sera en vigueur tant que la loi relative à l'avance de l'heure en été au Canada n'aura pas été abrogée.

4. Là où une indication de l'heure apparaît dans une loi quelconque, un arrêté du conseil, une ordonnance, un règlement, une règle ou une loi locale, ou encore dans un acte quelconque, un horaire, un avis, une annonce ou tout autre document, étant donné que la législature de la province a juridiction quant à la détermination de l'heure, l'heure mentionnée ou désignée sera censée, pour l'intervalle en question, être l'heure fixée par cette loi." Chapitre 2 de la loi de 1918.

Il est à remarquer que cette loi provinciale est basée sur la loi fédérale et s'y réfère comme s'il devait être maintenu en vigueur.

En Nouvelle-Ecosse, l'ancienne loi a adopté pour l'heure conventionnelle le méridien réglementaire de l'Atlantique (le 60e). Sous le régime du statut provincial adopté l'année dernière, les dispositions qui suivent sont mises en vigueur:

"2. Là où une indication de l'heure apparaît dans un statut quelconque, un acte, une disposition, une loi, un arrêté du conseil, une règle de cour, une ordonnance, une loi locale, une règle, un règlement, un contrat ou tout autre instrument légal promulgué, mis en vigueur ou adopté soit avant, soit après l'adoption de la présente loi, ou toutes les fois qu'une heure quelconque ou une autre période de temps déterminée est fixée soit de vive voix, soit par écrit, ou encore chaque fois qu'une question relative à un laps de temps déterminée surgit, l'heure à la quelle on fait ou on a l'intention de faire allusion, à moins que le contraire ne soit indiqué en propres termes, sera celle qui est reconnue comme l'heure réglementaire et prescrite aux termes de la présente loi.

"3. 1. Le Gouverneur en conseil peut chaque année, par une proclamation publiée dans la "Gazette Royale," ordonner que pendant une période quelconque de telle année comprise entre le 31e jours de mars et le 1er jour de novembre, telle période devant être spécifiée dans la proclamation, l'heure réglementaire sera de trois heures en retard sur l'heure solaire moyenne de Greenwich.

"2. Chaque année, relativement à toute période comprise entre le 31 mars et le 1er novembre au sujet de laquelle nulle proclamation n'aura été publiée et quant à la période de chaque année comprise entre le 31e jour d'octobre et le 1er jour d'avril, l'heure réglementaire sera de quatre heures en retard sur l'heure solaire moyenne de Greenwich.

"4. A moins d'une déclaration formelle contraire:

(a) Le mot "mois", chaque fois qu'il se présente ou qu'il est mentionné comme dans l'article précédent, signifie un mois astronomique.

(b) Le mot "année", chaque fois qu'il se présente ou qu'il est mentionné comme suit, signifie une année astronomique et il sera l'équivalent de l'expression "année de Notre Seigneur".

L'amendement à la loi d'Ontario a déjà été mentionné.

On a prétendu que, l'heure de Greenwich étant celle qui détermine l'heure régulière dans toutes les provinces et le parlement anglais ayant avancé d'une heure le temps de Greenwich, cette avance a pris automatiquement effet au Canada. On se trompe: l'heure de Greenwich n'a pas été changée; elle ne pouvait l'être. L'effet de la loi du Royaume-Uni relative à l'heure d'été est d'établir que, pendant la période prescrite pour chaque année dans laquelle la loi est en vigueur, le temps aura en Grande-Bretagne, pour les fins générales, une heure d'avance sur le temps moyen de Greenwich.

Nulle mention n'est faite d'une loi fédérale, autre que celle sur l'utilisation de la lumière du jour, qui traite de la question du temps, et j'ai été incapable de mettre la main sur aucune loi fédérale de cette nature. Pour les raisons que j'ai déjà mentionnées, je ne tiens nullement compte de la loi sur l'utilisation de la lumière du jour. La loi des chemins de fer ne donne à la commission aucun pouvoir dont elle puisse user directement pour contraindre les compagnies de chemin de fer à adopter une heure plutôt qu'une autre. Dans le fait, les chemins de fer n'ont jamais fixé l'heure dont ils se servent. soit conformément au méridien établi, soit conformément à l'heure régulière adoptée par les provinces.

Les points choisis pour des changements d'heure sur les chemins de fer sont les têtes de lignes ou les points divisionnaires, où le changement qu'il faut peut avoir lieu avec aussi peu de risque qu'il est possible pour le public voyageur, et les équipes des trains les connaissent parfaitement.

Les législatures provinciales n'ont aucune juridiction directe sur les chemins de fer fédéraux comme tels; mais, si l'on suppose que ceux-ci sont liés par des lois rendues par les provinces relativement à l'heure (et mon avis est qu'ils ne le sont pas), on observera que, sous le régime des lois provinciales, l'heure universelle, généralement parlant, sera tenue pour être l'heure qui gouverne les citoyens, à moins que le contraire ne soit formellement déclaré. Les compagnies de chemin de fer ont donné un avis formel de leur intention de mettre à effet l'heure nouvelle, ou l'heure avancée.

Quand il est fait mention de l'heure dans un texte de loi, il s'agit de celle qui est usitée dans les règlements des tribunaux et dans les documents judiciaires plutôt que de l'heure à ob-

server par les entreprises commerciales ou autres de même genre, bien que ces entreprises puissent être en même temps des services d'utilité publique. Cependant, dans certain cas, la loi dispose de la question, quand il s'agit du temps indiqué oralement ou par écrit, à moins qu'il ne soit formellement déclaré que le temps moyen ne sera pas suivi.

La province d'Ontario est la seule où cette question de l'heure des chemins de fer semble avoir été mise à l'étude. Cette province autorise formellement la commission locale des chemins de fer et des municipalités à établir les horaires de toutes les compagnies de chemin de fer soumises à son contrôle, et à rendre telles autres ordonnances qui peuvent être nécessaires à une application convenable des dispositions de la loi, en autant que cela peut être nécessaire ou opportun pour l'observation des règlements. Cette disposition est de même nature que celle de l'article 5 de la loi qui confère des pouvoirs à la commission, loi que je tiens pour périmée.

Il est clair que le parlement fédéral et celui de la province d'Ontario ont été d'avis, en traitant ce sujet, qu'il était nécessaire d'investir leurs commissions de chemin de fer d'une autorité spéciale leur donnant juridiction en la matière. Ce ne serait tout de même pas suffisant pour enlever à la commission les pouvoirs qu'elle tiendrait de quelque autre source, maintenant surtout que la loi de l'année dernière n'a plus d'effet.

Des pouvoirs généraux sont conférés à la commission par l'article 30 de la loi des chemins de fer. L'article donne certains pouvoirs spécifiquement énoncés. Il donne, en outre, à la commission des pouvoirs généraux en qui regarde la sécurité, les appareils, les procédés, et les reste; une juridiction générale, à vrai dire, dont le but est de pourvoir à la sécurité du public voyageur; une juridiction générale aussi en tout ce que sanctionne ou requiert la loi spéciale ou la loi des chemins de fer.

Il n'existe dans la loi des chemins de fer ni dans aucune des lois spéciales nulle disposition touchant l'heure régulière, mais il y en a une relative aux horaires. En vertu de l'article 307 de la loi des chemins de fer, une compagnie peut établir des règles ou des règlements relatifs aux heures d'arrivée et de départ des trains. La commission a exigé que nul changement n'eut lieu qu'après avis donné au public.

La loi confère de plus à la commission un pouvoir ayant pour objet la construction du matériel roulant et la manière de s'en servir. C'est l'article 268 qui règle ce point et voici comment il s'exprime:

"La commission doit s'efforcer de pourvoir à l'uniformité dans la construction du matériel roulant et à l'uniformité des règlements pour la conduite et l'exploitation des trains."

La commission a, en outre, le pouvoir de faire des règlements sur le service des trains, pour déterminer, par exemple, le nombre des employés, pourvoir généralement à la protection de la propriété, comme à la protection, à la sûreté et au confort du public et des employés de la compagnie dans le service et dans l'exploitation des trains.

Une autre obligation imposée aux compagnies de chemins de fer par l'article 270 est celle de faire, autant que possible, partir et circuler tous les trains réguliers à des heures fixes, déterminées par avis public.

Je suis d'opinion que les pouvoirs généraux de la commission des chemins de fer suffisent pour qu'elle fasse les règlements nécessaires à la protection de la propriété, comme à la protection, à la sûreté et au confort du public et des employés de la compagnie. Elle ne possède aucun pouvoir qui lui permettre d'établir législativement une règle que la compagnie sera tenue de suivre quant à l'heure.

La question revient à savoir si, oui ou non, le changement que les compagnies de chemins de fer ont apporté aux heures de la circulation des trains est de nature à mettre en danger la vie des voyageurs ou celle des employés.

J'arrive maintenant à la question envisagée au point de vue de la sécurité et des convenances du public. En tant que ces convenances sont concernées, les compagnies émettent l'opinion que, les chemins de fer américains ayant avancé d'une heure le temps de la circulation des trains, il devenait nécessaire aux lignes canadiennes d'agir de la même manière pour la commodité du public voyageur, comme à cause du volume considérable des affaires internationales.

Les compagnies mettent en preuve un état indiquant qu'une centaine de trains sont tous les jours employés à ce service et que le nombre moyen des voyageurs est de dix mille par jour, ce qui constitue une importante et très appréciable proportion du public voyageur.

On a prétendu que si l'heure n'était pas avancée sur le chemins de fer canadiens, le raccordement des trains en territoire américain deviendrait impossible, et que les trains à destination du Canada seraient retardés d'une heure.

Certains membres du Parlement qui s'opposaient à l'avance de l'heure par rapport aux chemins de fer ont reconnu la nécessité de maintenir les connexions internationales, mais ont signalé que les chemins de fer canadiens pouvaient parfaitement obvier à cette difficulté en changeant l'horaire des trains directement consacrés au trafic international; qu'ils pouvaient maintenir le raccordement des trains en avançant l'horaire d'une heure et que, par conséquent, par rapport aux chemins de fer, l'avance de l'heure n'était pas nécessaire.

Pour ce qui est de ces correspondances, ils avaient raison; il est évident qu'en avançant l'heure de 8 à 9, par exemple, on assure tout aussi bien qu'autrefois le raccordement des trains avec ceux des lignes américaines jouissant de l'avance de l'heure, et qu'on a le même avantage que si l'heure n'avait pas été changée.

Le changement de l'heure à l'horloge ou sur l'horaire est indifférent, quant au public voyageur, parce qu'il pourvoit également bien aux exigences. Les compagnies de chemins de fer n'ont donc pas eu l'intention de réduire le confort du public voyageur, mais d'un autre côté, elles n'étaient pas obligées d'avancer l'heure à leurs horloges, puisqu'elles pouvaient obtenir le même résultat en la changeant sur leurs horaires.

Une autre considération se rattachant intimement au confort du public voyageur, c'est que le plus grand nombre des centres urbains ont adopté l'avance de l'heure pour l'été. Je ne connais pas de loi en vertu de laquelle la commission puisse juger du bien ou mal fondé de cette attitude ou empêcher les municipalités ou les particuliers d'adopter l'heure qu'il leur plaira.

Quoi qu'il en soit, les villes prétendent avoir eu raison d'avancer l'heure et tiennent à ce changement dans l'intérêt de leurs habitants, sans égard à aucune loi fédérale déterminant l'heure pour l'été, ni à aucun règlement que

les districts ruraux ou les chemins de fer auraient pu adopter.

De leur côté, les compagnies allèguent qu'il est de leur devoir de procurer le confort au public voyageur, c'est-à-dire à la majorité de ce public. Elles ont estimé que les trois quarts de ce public se composent de citadins, et le quart, de campagnards, c'est-à-dire, en grande majorité, de citadins. M. Sutherland, membre du Parlement, a trouvé cette proportion trop considérable. En tous cas, les chiffres sont loin d'être exacts, ils ne représentent qu'une estimation, et la commission n'a pas de statistiques pour établir ce qui en est.

Cependant, il est a peu près certain que la plus grande partie des recettes provenant du trafic-voyageurs se fait dans les centres urbains, et le reste, en dehors de ces centres. Il est vrai, aussi, qu'un grand nombre des voyageurs qui fréquentent les centres urbains viennent des districts ruraux. Quoi qu'il en soit, ceux que les affaires amènent à la ville, qu'ils viennent de la campagne ou d'autres villes, se trouvent mieux servis si le raccordement des trains peut avoir lieu, que s'il devient impossible à cause d'un retard d'une heure. La satisfaction du public voyageur exige donc que l'avance de l'heure soit maintenue.

Il convient de signaler que le rajustement des horaires exige un certain temps. Dans certains cas, les lignes sont plus occupées que d'ordinaire. Le changement d'heure par rapport à un grand nombre de trains devrait être effectué avec beaucoup de soin. Il faut du temps, même pour imprimer et remanier les horaires, et il conviendrait d'accorder au moins trois semaines pour l'impression de nouveaux horaires comportant le retard de l'heure. Les compagnies ont aussi insisté à démontrer que la sécurité du public les mettait pour ainsi dire dans l'impossibilité de refuser d'avancer l'heure. En effet, les équipes des trains traversant la frontière sous l'empire d'un horaire différent, eussent été obligées de faire deux calculs différents, au sujet de l'heure, pour une même course, ce qui eût représenté une opération fastidieuse et eût comporté des risques inutiles pour le public voyageur et pour les employés des trains.

Voici une partie de la déposition de M. Crombie, fonctionnaire des chemins de fer nationaux du Canada:

"Dans le passé, la discussion a surtout porté sur les subdivisions auxquelles il n'est préposé qu'un seul chef du mouvement ayant à tenir compte de deux heures différentes pour une même subdivision, comme cela arriverait, si les chemins de fer américains devaient observer l'heure fixée par le gouvernement fédéral des Etats-Unis, pendant que les chemins de fer canadiens s'en tiendraient à l'ancienne heure. Mais outre le risque provenant de la confusion susceptible de se produire dans l'esprit de l'expéditeur des trains, il y a le risque provenant de la confusion qui peut s'opérer dans l'esprit des employés faisant partie du personnel des trains, y compris surtout les mécaniciens. Quelqu'un a dit qu'il est ici pour représenter les mécaniciens. Peut-être parlera-t-il directement en leur nom, mais moi qui fais partie de l'équipe préposée au fonctionnement des trains, je dirai que la discussion a surtout porté sur les risques concernant les trains de voyageurs. Cependant, ces risques proviennent du fonctionnement des convois de marchandises plutôt que de celui des trains de voyageurs. Ces risques sont plus grands, pour deux raisons principales: d'abord, les convois de marchandises sont plus nombreux que les convois de voyageurs; d'où il suit que les risques sont augmentés; ensuite, l'on propose aux trains de voyageurs des employés plus âgés, qui ont de longues années d'expérience et ont été mis à l'épreuve avant d'être chargés de la responsabilité des trains de voyageurs. Les employés préposés aux convois-marchandises sont des hommes plus jeunes et qui comptent moins d'années de service. Par exemple, sur la première subdivision des chemins de fer nationaux, à l'est de Winnipeg, subdivision qui est au nombre de celles par où s'écoule le plus de grain venant de l'Ouest et où il ne passe pas moins de dix à trente trains par jour, dans la saison où il s'expédie le plus de grain et où nous employons un plus grand nombre d'hommes qu'en temps ordinaire pour le service des trains, plusieurs de ces hommes sont promus de la position de serre-freins à celle de chef de train et de la position de chauffeur à celle de mécanicien, pour répondre aux besoins de ce trafic supplémentaire, et l'on prend des subalternes sans expérience pour les remplacer. Les trains fonctionnent conformément à l'horaire ou aux instructions de l'expéditeur des trains. Les trains de voyageurs fonctionnent d'après les indications de l'horaire. Quant aux convois de marchandises, ils fonctionnent surtout d'après les ordres donnés par les chefs du mouvement, selon cette formule, par exemple: "Faites vitesse supplémentaire de Winnipeg à Fort Frances." Il peut arriver qu'un convoi de marchandises ne reçoive pas d'autre ordre que celui-là.

Cet ordre autorise le conducteur du train de marchandises à opérer ce mouvement, et pendant que des trains régis par les indications inscrites dans l'horaire (c'est-à-dire des trains de voyageurs) se meuvent sur cette même subdivision, le conducteur du train de marchandises en question est tenu de se frayer un passage en conformité de l'horaire, la montre sous les yeux, et de décider pour son propre compte à quelle vitesse il doit marcher, en tenant compte de la puissance de traction de sa locomotive, du poids que représente son train, de la distance à parcourir et des pentes à gravir. On conçoit facilement la difficulté d'une telle situation pour quelqu'un qui n'a peut-être jamais auparavant agi en qualité de conducteur ou de mécanicien; il lui faut non seulement observer l'heure, mais faire les raccordements, ne pas oublier que sa montre indique l'heure des Etats-Unis ou l'heure du Canada; il lui faut aussi consulter l'horaire et bien se rendre compte si, sur ce tronçon de la ligne, les chiffres indiqués se rapportent à l'heure canadienne ou à l'heure des Etats-Unis; enfin, il doit se rendre compte s'il lui est possible de faire le trajet, à la vitesse de huit milles, dans l'intervalle de temps compris entre l'heure indiquée à sa montre et celle indiquée à l'horaire, le tout en tenant compte, d'une part, de la masse que représente le poids de son train et, d'autre part, de la raideur de la pente qu'il doit gravir. C'est là pour un homme inexpérimenté un problème des plus difficiles à résoudre." En ma qualité de préposé au mouvement, je dois corroborer l'affirmation faite ici ce matin; il me répugnerait grandement d'assumer le risque de conduire un train dans de telles conditions, exigeant qu'on ait présent à l'esprit, à un moment donné, tous les facteurs que j'ai indiqués. L'horloge ne le guide pas suffisamment. Il doit constamment se demander: suis-je Canadien, ou suis-je Américain; l'horaire est-il fait pour le Canada ou pour les Etats-Unis?

En outre, diverses associations intéressées nous firent des représentations . M. Lawrence comparut au nom des mécaniciens de locomotives. En cette qualité, le débat sur l'adoption de l'heure d'été le laissait assez indifférent; mais il exprima l'avis qu'un seul horaire devrait être établi et observé dans la conduite des trains; et, se plaçant à ce point de vue, il demanda que l'heure d'été fût adoptée sur les lignes canadiennes.

M. Best, représentant des chauffeurs de locomotives, prit la même attitude. Voici en quels termes, M. Best télégraphie aux autres fonctionnaires de son association:

L'avance de l'heure aux Etats-Unis intéresse directement les employés de chemin de fer engagés dans le service international. Au Canada il n'a pas été adopté de loi similaire. La question sera mise à l'étude par la commission des chemins de fer demain matin à dix heures. L'uniformité en pareille matière semble être indispensable à la sécurité du service. Qu'en dites-vous?

Ce télégramme provoqua deux réponses, l'une du représentant de l'association à Brockville, centre à partir duquel les trains pénètrent aux Etats-Unis; cette réponse était ainsi conçue:

"L'uniformité de l'heure est d'absolue nécessité pour bannir tout danger d'accident dans la circulation des trains dans le service international."

Et voici en quels termes était conçue la réponse du représentant établi à Winnipeg:

"Votre télégramme reçu. Favorisons un horaire uniforme sur tous les chemins de fer."

M. J. T. Coughlin, qui comparut à titre de représentant de l'association du personnel des trains de chemin de fer, s'exprima ainsi:

"Bien que nous puissions faire circuler les trains d'après un double horaire, ce ne serait pas prudent. Il y aurait là pour les employés de chemin de fer une occasion de plus de se tromper. Quelle que soit l'heure que vous adoptiez, que la règle soit uniforme; qu'il n'y ait qu'un horaire. Il semble que les difficultés et dangers résultant d'un changement d'heure aient été quelque peu exagérés et qu'on ait élargi outre mésure la zone dite dangereuse. Les conditions d'exploitation ne se trouvent pas modifiées sur tous les points. S'il était possible de changer d'heure d'un degré de latitude à l'autre, comme on le fait d'un degré de longitude, à des points divisionnaires, en même temps qu'on change les équipes, le changement d'heure dans le sens de la latitude n'offrirait pas plus d'inconvénients que le changement d'heure dans le sens de la longitude, comme cela se pratique actuellement. :

Sans doute, la nécessité primordiale de la sécurité du public veut que les changements soient aussi peu nombreux que possible, et, d'autre part, ce résultat ne saurait être assuré que par l'adoption d'un horaire unique tant au Canada qu'aux Etats-Unis, mais c'est surtout sur les subdivisions ou, par la force des choses, deux horaires sont en usage, qu'on est plus exposé aux accidents. Les compagnies particulières, dans leur cause, envisagèrent la situation comme si l'heure devrait être changée toutes les fois qu'un train traverserait la frontière; et c'est ce qui ressort des témoignages rendus par leur directeur; par exemple, la compagnie du Pacifique Canadien a une ligne circulant de Farnham à Newport. Cette ligne passe du Canada au trente-deuxième mille, pour repasser aux Etats-Unis, une deuxième fois, au quarante-troisième mille. elle circule ensuite en territoire américain jusqu'à Newport qui est situé à un peu plus de cinquante-huit milles de Farnham.

S'il fallait s'en tenir à cette manière de voir des directeurs du chemin de fer, il se produirait des fréquents changements d'heure sur ce faible parcours; au passage du Canada aux Etats-Unis, puis, au passage des Etats-Unis au Canada, puis encore une fois du passage du Canada aux Etats-Unis. A mon point de vue, cela n'est nullement nécessaire. Je ne me figure pas que, sous l'empire de la législation des Etats-Unis on soulève la moindre difficulté à ce qu'un chemin de fer canadien, à partance de Farnham observe les indications de l'horaire sur la division tout entière.

Pareillement il serait facile d'obvier aux difficultés qui ont été soulevés relativement au chemin de fer New-York-Central à son arrivée à Ottawa. Ce train est à partance de Tupper-Lake. Le parcours en territoire canadien n'est que de quelque cinquante milles. Il ne se trouve pas de station intermédiaire importante, aucun endroit où il puisse se produire de la confusion dans la marche des trains, si cet itinéraire comparativement court en territoire canadien était régi suivant l'horaire américain; il n'y aurait donc pas lieu d'opérer de changement d'heure sur ce parcours.

Si, comme principe d'application générale, le Parlement décidait que dans notre pays l'heure d'été ne saurait être adoptée et qu'aucune autre heure ne saurait être utilisée que celle légalisée par une loi provinciale, je suis d'avis que l'heure aux points d'expédition de toute division internationale devrait être uniformisée sur tout le parcours; par exmple, sur la ligne du Grand-Tronc reliant Montréal à Portland, l'heure canadienne devrait être maintenue aussi loin que Island Pond, état du Vermont. Island Pond est un centre divisionnaire et le point extrême du parcours pour les équipes canadiennes. A partir de cet endroit on suivrait l'heure américaine. La même règle serait suivie dans l'exploitation des embranchements aboutissant à Moore's Junction. Au contraire, le chemin de fer de Boston-Maine circulant au Canada à partir de White River Junction observerait l'heure des Etats-Unis jusqu'à son terminus à Sherbrooke.

Cependant cette règle ne pourrait pas s'appliquer dans tous les cas. Par exemple, en ce qui regarde les trains du New-York-Central aboutissant à Montréal, l'heure devrait être changée en transit sur la division Adirondack Junction. Les mêmes observations sont applicables au service sur le réseau Delaware et Hudson qui se relie au Pacifique Canadien à Denson Junction et aux trains du Pacifique Canadien. du Toronto-Hamilton-Buffalo et du New-York-Central circulant entre Toronto et New-York viâ Buffalo.

Un autre service important est celui du Pacifique Canadien reliant Montréal à Saint-Jean. Toutefois ici les changements peuvent se faire aux points divisionnaires.

Pour cela, il faudrait adopter l'heure des Etats-Unis dans le territoire canadien, à Mégantic, et la maintenir jusqu'à McAdam-Junction, au Nouveau-Brunswick.

Appliquant le principe énoncé ci-dessus dans le territoire occidental, il semblerait qu'il n'y a pas de raison de ne pas faire le service du réseau national canadien d'après l'heure lente en territoire américain. Cela ne nécessiterait aucun changement pour ce mouvement des trains.

D'autres considérations s'appliquent à la circulation à partir de Winnipeg dans la direction du Sud, et il faudrait changer l'heure. Le service entre Neche et Portage-la-Prairie est mis en mouvement dans le territoire américain, ain-

si que le service de Wakopa à Brandon. Si les lignes conservaient l'heure des Etats-Unis jusqu'à Portage-la-Prairie et Brandon, il n'en résulterait aucun inconvénient pour l'exploitation.

Le service extérieur fait savoir que pour la circulation des trains du Pacifique-Canadien traversant North-Portal et Coutts, l'heure peut être changée comme à une tête de ligne, vu que les équipes canadiennes remettent les trains à des équipes américaines à la frontière.

Je dois faire observer que le Pacifique-Canadien ne remplace pas toujours entièrement les équipes aux têtes de ligne, vu que les conducteurs ne sont pas remplacés à Broadview, bien que les mécaniciens et les chauffeurs le soient; de sorte que, en réalité, les conducteurs, sur cette ligne, doivent maintenant faire le service d'après deux heures différentes.

Le mouvement international est assez compliqué en Colombie-Britannique, eu égard principalement aux opérations du Great-Northern. La législature de la Colombie-Anglaise a adopté le projet d'utilisation de la lumière du jour.

Toutefois, en donnant plein effet à ces considérations, il est indubitablement plus dangereux d'exploiter des chemins de fer d'après deux heures différentes que d'après une heure unique, bien qu'il puisse se faire que cette exploitation ait lieu sans accidents.

En théorie, il ne devrait pas y avoir d'inconvénient au changement d'heure. C'est une opération très facile. En théorie, il ne devrait pas y avoir d'accidents dans le transport par chemin de fer. Les règlements, s'ils étaient observés, empêcheraient les accidents. Cela, il va sans dire, ne s'applique pas aux cas où des accidents surviennent par suite de la destruction du matériel. Cependant, un pour cent très élevé d'accidents provient de ce qu'on a appelé "manquement de l'élément humain," et dans l'exploitation des chemins de fer, l'effort tend à diminuer les occasions de manquement de l'élément humain jusqu'à la plus faible limite possible.

Ayant cet objet en vue, on insiste sur la nécessité des aiguilles de déraillement et des signaux à enclenchement aux passages à niveau et aux ponts-levis. Ces appareils impliquent une forte dépense. Ils seraient absolument inutiles s'il était sans danger de compter sur l'élément humain. Un signal ordinaire serait entièrement suffisant pourvu qu'on l'observât. Pour la même raison, on met des cadenas à réglage sur les appareils servant de signaux. On installe des signaux de bloc automatique. On répète les ordres, au lieu de ne les donner qu'une fois, afin de contrôler les opérations mentales des conducteurs, mécaniciens et télégraphistes et de leur fournir une chance, en cas de manquement, de corriger l'erreur avant qu'un désastre arrive.

Pour mieux assurer ce résultat, les règlements exigent la lecture de tous les ordres de l'un à l'autre par les différents agents entre les mains desquels ils passent, et ils obligent les conducteurs et les mécaniciens à notifier ce que contiennent tous les ordres reçus aux gardes-freins et aux chauffeurs.

Comme question d'expérience commune, chaque fois qu'on se sert de deux heures différentes dans une municipalité des erreurs ont lieu quant aux rendez-vous et des malentendus se produisent. On le comprend bien sans doute à Ottawa, car tandis que le Parlement se guide sur l'heure normale, les hôtels, les magasins, les maisons d'affaires et le public en général observent l'heure de la saison d'été. Je ne doute pas que cela ait été un grand ennui pour les membres du Parlement, vu que leurs hôtels et la plupart des gens avec lesquels ils traitent des affaires observent l'heure de la saison d'été.

Un grand nombre d'employés de chemin de fer habitent les villes, et si les compagnies de chemin de fer n'observent pas l'heure adoptée à l'endroit où leurs employés vivent et travaillent généralement, ceux-ci sont exposés aux mêmes inconvénients. Mais l'obligation où se trouvent les équipes des trains d'observer exactement deux heures différentes est beaucoup plus grave que dans les cas ordinaires. Les erreurs quant au moment des rendez-vous, erreurs qui résultent d'un manque de concordance des horloges, tout en étant fâcheuses, ne sont certainement plus graves. Dans le cas d'une erreur semblable de la part d'un conducteur ou d'un mécanicien, lorsqu'il faut tenir compte d'heures différentes dans une même division ou sur un même parcours, principalement là où ceux qui ont charge des trains de marchandises sont tenus de calculer à quel endroit un train convergent de voyageurs, circulant d'après une heure différente de celle sur laquelle ils se guident dans le moment, doit être croisé, il se produirait en toute probabilité une collision.

La commission ne peut pas déclarer que les chemins de fer, en adoptant l'heure en usage sur les lignes américaines, ont fait quelque chose qui nuit à la sécurité des voyageurs ou des hommes d'équipe. D'un autre côté, ce qui a été fait favorise la sécurité du public.

Je n'ai pas encore mentionné les arguments des membres du Parlement qui sont hostiles au projet d'économie de la lumière du jour. Ce n'est pas parce qu'ils ne méritent pas l'examen le plus attentif, mais parce qu'ils exigent l'étude d'une question que, à mes yeux, la commission n'a pas le droit de trancher. Le problème posé consistait en substance à savoir s'il fallait imposer l'utilisation de la lumière du jour contre le gré d'un grand nombre de cultivateurs et de quelques citadins.

La commission n'a aucune juridiction pour imposer l'avance de l'heure à qui que ce soit ou, d'un autre côté, pour empêcher les chemins de fer d'y avoir recours, à moins qu'il ne soit démontré que cela est contraire au confort et à la sécurité des voyageurs. Le Parlement ne lui a jamais délégué le pouvoir de déterminer quelle sera l'heure normale au pays, A mon humble avis, il ne devrait pas le faire.

Il est regrettable que la question de la sécurité publique soit devenue mêlée à la discussion du problème; regrettable que, à moins qu'on n'adopte l'avance de l'heure au Canada, il en résultera plus ou moins de dangers pour le public voyageur canadien. Le Parlement est absolument libre de juger si les circonstances sont ou ne sont pas contrebalancées par d'autres inconvénients, ou si, d'un autre côté, les inconvénients de l'avance de l'heure dans certaines parties du pays ne sont plus que compensés par ses avantages ailleurs.

La commission n'a pas à tenir compte de ces considérations. Elle peut seulement envisager l'heure comme un incident du service des chemins de fer. Ainsi qu'on l'a déjà fait observer les chemins de fer dont les trains circulent au Canada n'ont jamais tenu compte de l'heure locale, non plus que les chemins de fer faisant le service aux Etats-Unis.

Aux Etats-Unis, les divers endroits où l'heure se trouve maintenant changée, en vertu de la loi américaine, sont déterminés selon les besoins que présente l'exploitation des chemins de fer.

Je constate que c'était l'usage des chemins de fer en Angleterre, avant la loi anglaise de

1880, qui choisit le temps moyen du méridien initial de Greenwich pour l'Angleterre et l'Ecosse, de se baser sur l'heure de Greenwich et de ne porter aucune attention à l'heure locale, et qu'on voyait parfois les horloges munies de deux paires d'aiguilles, l'une montrant l'heure de Greenwich et l'autre, l'heure de la localité.

De plus, il n'y a pas de loi fédérale qui donne à la commission une base pour fixer l'heure des chemins de fer. Si ce devait être l'heure solaire, ce serait dans la plupart des cas se départir entièrement de l'heure locale fixée par les législatures provinciales, et en définitive amener le chaos. D'un autre côté, s'il s'agit pour les chemins de fer d'adopter l'heure provinciale établie, malgré les exceptions faites dans les lois provinciales, il faudrait s'occuper de changer d'une manière arbitraire la coutume consacrée par le temps, que suivent les chemins de fer. Cette année, l'heure locale en Colombie-Anglaise est l'heure d'été, et si l'on doit faire des lois locales, la différence d'heure entre la Colombie-Anglaise et l'Alberta serait de deux heures. Les changements de l'heure causent nécessairement plus ou moins d'ennui et causent plus ou moins de dangers à l'administration des chemins de fer. On doit subir les changements opérés par longitude, mais afin d'obvier à l'avenir aux changements nécessaires qu'amène la latitude, il est possible que le Parlement juge la question assez importante pour en conférer avec les autorités compétentes du gouvernement américain. L'avance de l'heure est une matière qui ressortit au Parlement, et la commission n'a pas juridiction pour se prononcer sur le fond de la question dans un sens ou dans l'autre.

H. L. D.

Ottawa, 11 avril, 1919.

D'accord :

A.-C. B.
A.-S. G.
J.-G. R.

Le sous-chef de la commission :—

La commission n'a d'autres pouvoirs que ceux que lui confère le Parlement. Il est de son devoir de faire observer les lois décrétées par le Parlement à l'égard des chemins de fer et d'exercer ses pouvoirs judiciaires et exécutifs pour le plus grand bien de tous, y compris les compagnies de chemin de fer.

Le premier d'avril courant, des compagnies de chemin de fer fonctionnant au Canada ont avancé l'heure d'une heure afin de faire concorder le mouvement de leurs trains avec celui des lignes américaines, avec lequelles elles font un trafic international considérable. Les compagnies de chemins de fer de l'autre côté de la frontière prennent cette mesure pour obéir à la loi du pays, où est en vigueur une "loi de l'économie de la lumière du jour, 1919".

La question qui se pose pour nous est de savoir si, en faisant de même, nos compagnies canadiennes de chemin de fer ont commis un acte illégal et si la commission devrait leur enjoindre de revenir à l'heure ancienne.

Premièrement, avons-nous au Canada une heure type, établie par le Parlement fédéral? Il n'appert pas que nous en ayons une.

En 1918, le Parlement du Canada a fait une loi connue sous le nom de "Loi de l'économie de la lumière du jour", où l'on mentionne une heure type. Cette heure type que mentionne le Parlement fédéral est "l'heure type acceptée" et ne se rapporte pas à l'heure type normale adoptée par les principaux pays du monde.

A mon sens, la lois de 1918 est une loi morte, et il va sans dire que la juridiction conférée à la commission en vertu de cette loi a aussi cessé d'exister.

C'est pourquoi notre heure type reconnue est l'heure suivie par tous au Canada, laquelle ne correspond pas exactement aux divisions par 15 degrés provenant du méridien de Greenwich.

C'est l'heure suivie volontiers par tous. Mais qu'arriverait-il si le pasteur à la tête de sa congrégation—je parle de la province de Québec où la législature ne semble pas avoir légiféré sur une heure type à observer—avançait l'heure d'une heure dans sa paroisse? Quelqu'un relevant de lui pourrait-il demander l'émanation d'un mandamus ou d'un autre bref pour le forcer à suivre l'heure type reconnue? Je ne pense pas. Et si le chef d'une simple paroisse peut en agir ainsi, pourquoi les villes et les cités n'auraient-elles pas le droit d'en faire autant? Pourquoi les compagnies de chemin de fer n'auraient-elles pas le droit de fixer l'heure de leurs trains, en vertu de la loi des Chemins de fer?

Pour ce qui a trait aux compagnies de chemin de fer, c'est leur propre intérêt qu'elles ont en vue en fixant leur heure, et elles désirent conduire leurs opérations d'une manière pratique. C'est elles qui ont ouvert ce pays, et après l'avoir ouvert elles ont adopté l'heure qui convenait le mieux à leurs objets. Tous ont accepté leur dictum, attendu que tous dependaient d'elles à chaque moment, pour ainsi dire, de leur vie quotidienne. Elles ont trouvé bon d'avancer leur heure à cause de leurs fréquents rapports avec les voies américaines. et, si je ne me trompe, la grande majorité du peuple canadien, spécialement la population des grands centres, désire agir semblablement.

Certaines parties du pays, où les relations avec les Etats-Unis ne sont pas aussi grandes semblent avoir empêché le rétablissement de la loi qui oblige tout le monde à suivre, durant l'été, une heure plus avancée.

Je ne pense pas que nous ayons le pouvoir d'intervenir dans la matière. Les compagnies de chemin de fer sont libres d'adopter l'heure qui leur plaît, et cela en vertu de la loi qui les concerne.

Eu égard à la preuve faite, au cours de l'instruction de l'affaire, je suis prêt, pour ma part, à faire un rapport favorable, attendu que, selon moi, en avançant l'heure elles ont agi pour le plus grand bien du public en général.

W.B.N.

Ottawa, 11 avril 1919.

L'hon. M. LEMIEUX: L'honorable député de Dufferin (M. Best) a-t-il été consulté sur cette question?

M. BUREAU: Je comprends que la commission affirme que c'est une matière relevant de l'autorité législative des provinces.

L'hon. M. MEIGHEN: La décision de la commission est en ces termes à la page 8:

L'heure type ou l'heure locale est fixée au Canada par la loi provinciale.

Cette décision, je me permettrai d'en faire le résumé. Les commissaires commencent par démontrer que la loi de 1918, pour avoir été conçue de façon à ce que la mise en vigueur en fût légalement prolongée, ne devrait pas, dans la pensée de ceux qui s'en

firent les champions devant les deux chambres, rester en vigueur au delà de 1918, et partant, que la commission des chemins de fer ne doit plus exercer aucun des pouvoirs qui lui furent conférés par cette loi-là.

Examinant ensuite au point de vue général la question de déterminer l'heure normale ou légale, les commissaires déclarent que cette matière appartient au domaine provincial, la commission ayant cependant le droit d'intervenir si elle a la conviction que le souci de la protection, de la sécurité ou de la commodité générale nécessite le changement d'heure pour l'exploitation des chemins de fer. Autrement dit, ils prétendent ne pouvoir s'opposer à la détermination prise à cet égard par les chemins de fer que dans le cas où le souci de la protection, de la sécurité et de la commodité du public rend leur intervention nécessaire. Ils en viennent sur ce point à la conclusion que la décision du conseil dit "Railway War Board" sauvegardant à la fois la sûreté et la commodité du public, et vu qu'ils n'ont point d'autre motif d'intervention dans la matière, ils ne sont pas autorisés à intervenir et, pour cette raison, s'abstiennent de le faire.

M. GLASS: Est-ce à dire que la détermination de l'heure normale est du domaine législatif des provinces?

L'hon. M. MEIGHEN: Tel semble être l'avis de la commission. Pour qu'il n'y ait point d'équivoque, il suffira de se reporter à l'exposé que les commissaires font de la législation de l'Ontario.

La loi prescrit que chaque fois qu'il est question de l'heure dans une loi, une règle de cour, un règlement, un contrat ou tout autre déjà adopté ou signé, ou qui devra l'être à l'avenir; ou quand une heure ou autre période de temps est fixée de vive voix ou par écrit, ou qu'il s'élève une question relative à une période de temps, l'heure dont il s'agit ou qu'on a en vue sera considérée comme l'heure officielle, à moins qu'il en soit autrement spécifié. La loi déclare qu'en ce qui concerne cette partie de l'Ontario qui est à l'est du méridien de 90 degrés de longitude ouest, l'heure officielle sera comptée comme cinq heures en retard sur le méridien de Greenwich, et en ce qui concerne la partie de l'Ontario qui est à l'ouest du méridien, l'heure officielle sera comptée comme étant de six heures en retard sur le méridien de Greenwich.

Tel est la loi qui, dans l'Ontario, régit d'une manière générale la détermination de l'heure normale ou de l'heure locale. Il s'agit là, disent les commissaires, de l'heure provinciale; mais ils ont soin d'ajouter que le Parlement peut déterminer l'heure applicable à l'exploitation des voies ferrées. La loi des chemins de fer n'autorise la commission à intervenir que dans les seuls cas où la sûreté publique, la protection ou la commodité de l'exploitation des chemins de fer font juger que cette intervention soit nécessaire.

M. GLASS: Le ministre. . .

M. l'ORATEUR SUPPLEANT: Silence! Je dois rappeler à la Chambre qu'aux termes de l'article 17 du règlement, une motion d'ajournement ne souffre point de discussion. Le débat ayant pris des proportions que ne permet assurément pas une motion pareille, je prie les députés de mettre à plus tard l'examen de cette question et surtout d'attendre d'avoir lu la décision qui a été insérée en entier dans le hansard.

M. GLASS: Enfreindrais-je le règlement en faisant une question?

M. l'ORATEUR SUPPLEANT: Oui; l'honorable député ne peut prendre la parole que si la Chambre est unanime à le lui permettre.

M. GLASS: Je veux demander au ministre si, au sens de cette décision-là, le Parlement avait le droit de voter la loi de l'an dernier.

L'hon. M. MEIGHEN: Il n'est pas d'usage, je crois, d'interroger ainsi les ministres sur des points de droit sans au moins les en prévenir de quelque manière. Il semble que la loi votée par la Chambre, l'an dernier, ait un esprit et une portée que le Parlement, du moins à certains points de vue, n'avait pas le droit de lui attribuer.

L'hon. M. LEMIEUX: Voilà qui est bien peu flatteur pour sir George Foster.

M. DUFF: J'aurais une question à faire au ministre. . .

M. l'ORATEUR SUPPLEANT: Silence!

M. DUFF: Je désire faire observer que l'avance des horloges devrait être précédée d'un décret du conseil.

M. l'ORATEUR SUPPLEANT: Silence! La Chambre entend-elle adopter la motion?

Des DEPUTES: Oui, oui!

D'autres DEPUTES: Non, non!

M. l'ORATEUR SUPPLEANT: Que tous ceux qui sont pour l'adoption de la motion disent "oui".

Nombre de DEPUTES: Oui.

M. l'ORATEUR SUPPLEANT: Que ceux qui sont d'avis contraire disent "non".

Certains DEPUTES: Non!

M. l'ORATEUR SUPPLEANT: A mon avis, c'est l'affirmation qui l'emporte. La Chambre restera donc ajournée jusqu'à trois heures lundi prochain, heure d'Ottawa.

(La séance est levée à 10 h. 35.)

CHAMBRE DES COMMUNES.

Présidence de l'hon. EDGAR N. RHODES.

Lundi, 14 avril 1919.

La séance est ouverte à trois heures.

L'AVANCE DE L'HEURE ET LES SESSIONS DE LA CHAMBRE.

M. DENIS: Monsieur l'Orateur, avant que la Chambre passe à son ordre du jour, je désire soulever une objection que je formulerai dans ces termes:

La Chambre ne se conforme pas au règlement en s'assemblant à cette heure-ci; elle ne peut s'y conformer qu'en se réunissant à trois heures de l'après-midi d'après l'heure normale qui était en vigueur lorsque la séance a été levée vendredi soir.

Si le règlement me le permet, je vais maintenant démontrer qu'il est en ce moment deux heures et non pas trois.

M. l'ORATEUR: L'honorable député aurait le droit de discuter cette objection si c'était réellement un rappel au règlement, mais il ne peut pas discuter ni provoquer une discussion quant à l'heure qu'il est en ce moment. D'abord je ne suis pas sûr que l'honorable député ait choisi le moment propice pour présenter son objection. Bien qu'il soit permis de soulever une objection à n'importe quelle phase du débat, la coutume a été que l'on ne puisse pas le faire avant d'entamer les délibérations. Cependant, n'en tenons pas compte.

L'orateur aurait été mieux en état de décider s'il lui avait été donné avis de cette motion. Mon opinion est que l'objection de l'honorable député n'est pas un rappel au règlement; car, si je comprends bien il ne peut y avoir rappel au règlement que lorsqu'il s'agit d'une violation des règles de la Chambre, et de déterminer si un député est oui ou non en contravention avec ces règles.

Le règlement dit que la Chambre doit se réunir à trois heures. Il n'est peut-être pas trois heures au sens du règlement, mais ce n'est pas là une objection qu'on puisse soulever à titre de question de règlement. C'est une question de fait laissée à la décision de la Chambre. J'étais absent, quand la séance a été levée vendredi soir; or, d'après le compte rendu, encore que la chose ne soit pas absolument évidente, il y a du moins présomption ou preuve suffisante que la Chambre, dans cette circonstance, a jugé qu'elle ajournerait jusqu'à trois heures, aujourd'hui, d'après le temps de la ville. La motion inscrite au procès-verbal, il est vrai,

[M. l'Orateur suppléant.]

n'y figure qu'à titre de motion d'ajournement. Voici le texte de la motion, présentée par le ministre suppléant de la Justice (M. Meighen):

Que cette Chambre soit et demeure ajournée jusqu'à lundi à trois heures, d'après l'heure de la ville.

Il y a ici preuve suffisante que la Chambre s'est régulièrement réunie à cette heure, et voici, en outre, pourquoi: en toute autre circonstance, la motion aurait tout simplement porté: "Que la Chambre lève sa séance" et en réalité, d'après le règlement, la Chambre demeurerait ajournée jusqu'au lendemain à trois heures.

Je décide donc que la question de règlement n'est pas justifiée, en observant toutefois que cette Chambre est seule juge du jour et de l'heure de ses séances. La Chambre, en temps utile et en conformité du règlement, peut faire toute modification, à son gré, touchant l'heure. Mais pour le moment, je décide que la question de règlement n'est pas justifiée et que la Chambre est régulièrement réunie à cette heure.

M. DENIS: Si je saisis bien votre décision, monsieur l'Orateur, elle coupe court à toute observation de ma part, et il ne me reste d'autre recours que d'en appeler de votre décision à la Chambre même.

M. l'ORATEUR: L'honorable député est dans son droit.

M. DENIS en appelle à la Chambre de la décision de M. l'Orateur et celle-ci est confirmée sans formalités.

COMMUNICATION D'UN DECRET INSTITUANT LA COMMISSION DES RELATIONS INDUSTRIELLES.

L'hon. sir THOMAS WHITE (premier ministre intérimaire) dépose sur le bureau de la Chambre copie d'un décret du conseil, du 4 avril 1919, définissant l'objectif de la Commission récemment créée dans le but d'étudier les relations du capital et du travail en Canada.

4 avril 1919.

Le comité du Conseil privé a examiné un rapport, en date du 22 mars 1919, transmis par le président du sous-comité du travail, du comité de restauration et de développement, déclarant que, à une séance du sous-comité du travail, du comité de restauration et de développement, le 19 courant, on a adopté la résolution que voici:

Le comité du travail s'est convaincu de la nécessité de formuler un système qui aboutirait à l'adoption de relations de coopération entre patrons et employés dans les divers genres d'industries, comme étant le meilleur moyen d'établir une situation industrielle satisfaisante en Canada. Le comité du travail se rend compte de la diversité des conditions existant dans les diverses industries, mais qu'il y a certains prin-

cipes fondamentaux à appliquer en pareille matière. Le comité du travail a lui-même fait une étude approfondie des efforts tentés au pays et ailleurs en vue de la solution du problème des relations industrielles, et reconnaissant la complexité et l'importance du problème, propose la création immédiate d'une commission royale, avec mission de faire rapport au Gouvernement sur les questions suivantes, à savoir:

1. Mettre à l'étude la question des relations entre patrons et employés et suggérer les moyens à prendre pour rendre plus parfaites ces relations.

2. Suggérer les moyens à prendre pour assurer que les conditions industrielles touchant les relations entre patrons et employés soient en temps utile soumises à l'examen des intéressés, en vue du perfectionnement de ces conditions à l'avenir.

Dans ce but la commission devra:

(1) Faire l'examen et la classification des industries canadiennes existantes.

(2) Obtenir des renseignements sur la nature et l'étendue des organisations existant déjà entre les divers groupes de patrons et d'employés respectivement.

(3) Se procurer les données qu'elle pourra obtenir sur les progrès réalisés par les conseils industriels mixtes établis au Canada, en Grande-Bretagne et aux Etats-Unis.

Il est en outre proposé que la commission soumettra un rapport définitif sur les questions ci-haut énumérées le 1er juin 1919 au plus tard.

Le comité souscrit aux propositions précédentes et soumet le tout à l'approbation voulue.

PROLONGATION DE L'APPLICATION DES DECRETS ET DES REGLEMENTS ADOPTES EN VERTU DE LA LOI DES MESURES DE GUERRE DE 1914.

L'hon. A. MEIGHEN (ministre de la Justice suppléant) présente le bill (n° 71), ayant pour objet de donner plus d'extension à l'application des décrets et des règlements adoptés par le Gouverneur en conseil en vertu de la loi des mesures de guerre de 1914.

M. McKENZIE: Expliquez.

L'hon. M. MEIGHEN: Le bill a pour objet d'étendre l'application des décrets du conseil adoptés sous l'empire de la loi des mesures de guerre et cela jusqu'à la prorogation des Chambres.

La loi des mesures de guerre elle-même stipule qu'elle restera en vigueur jusqu'à la cessation des hostilités qui peut être déterminée par une ou deux méthodes—soit par une proclamation de Sa Majesté, soit par une proclamation du Gouverneur en conseil. Etant donné la possibilité d'une prochaine déclaration de paix et d'une proclamation à ce sujet de Sa Majesté dans un délai raisonnable et avant l'expiration de cette session, nous demandons que les arrêtés du conseil pris en conformité de la loi des Mesures de guerre et qui au moment où la loi elle-même cessera d'être en vigueur pourraient cesser d'être applicables, soient continués jusqu'à la prorogation du Parlement. Dans l'intervalle, le Gouvernement examinera ce qu'il peut être nécessaire de faire au sujet de quelques-uns de ces arrêtés du conseil, en tenant compte de l'intérêt public en général. Le bill stipule aussi que bien que les arrêtés du conseil puissent être continués jusqu'à la prorogation du Parlement, sauf toute loi adoptée dans l'intervalle, le Gouverneur en conseil aura le pouvoir d'abroger ou de rescinder un quelconque d'entre eux, en tout ou en partie.

L'hon. sir SAM HUGHES: Le ministre a-t-il l'intention, avant de soumettre le projet de loi à l'examen du comité, de donner une liste des arrêtés du conseil qui ne doivent pas être continués?

L'hon. M. MEIGHEN: Il n'existe pas de liste de ce genre. Le bill continue simplement l'effet des arrêtés du conseil jusqu'à la prorogation du Parlement, même si Sa Majesté ou le Gouverneur en conseil déclarait que la paix existe maintenant. Après cela, des arrêtés du conseil pourront être rescindés. Quelques-uns l'ont déjà été dont un grand nombre en partie et ce système peut continuer jusqu'à la fin du Parlement. Autant que j'en ai connaissance, il n'y en a pas pour le moment qu'on ait l'intention d'abroger spécialement.

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

L'AVANCE DE L'HEURE SUR LES CHEMINS DE FER.

M. CLARK: (Red-Deer): Avant qu'on passe à l'ordre du jour, je voudrais demander au premier ministre intérimaire, si le Gouvernement a l'intention de prendre quelques mesures pour obliger les chemins de fer du Canada à circuler conformément à l'heure du Canada et non à celle des Etats-Unis.

L'hon. sir THOMAS WHITE (premier ministre intérimaire): J'ai quelque peu étudié la question et il n'est pas clair—sauf en ce qui touche les conditions et les besoins de la guerre—que le gouvernement fédéral ait une juridiction générale sur la question de l'heure au Canada. Au contraire, il me semble que pour un grand nombre de besoins, sinon pour tous, cette juridiction est provinciale. Néanmoins, je ne me prononce pas sur ce point; c'est une question de droit. Mon honorable ami laisse entendre, je crois, par sa question, que le gouvernement fédéral devrait imposer une certaine heure ou un certain horaire aux compagnies de chemins de fer du Canada. La récente décision de la commision des

chemins de fer du Canada a éclairci certaines obscurités. Tout d'abord, il ne paraît pas que les compagnies de chemin de fer, en modifiant leur horaire, aient violé une loi adoptée par le Parlement canadien. La décision du président et du vice-président de la commission des chemins de fer a indiqué clairement, semble-t-il, que les chemins de fer ont agi dans la plénitude de leurs droits. Le commissaire en chef, sir Henry Drayton, déclare dans sa décision que l'heure locale n'a jamais été observée par les chemins de fer exploités au Canada pas plus que par les chemins de fer exploités aux Etats-Unis. Il s'exprime ainsi:

Les différentes localités des Etats-Unis où le temps est maintenant changé, conformément à la loi américaine, ont été déterminées par les nécessités de l'exploitation des chemins de fer.

Je constate qu'en Angleterre, avant l'adoption de la loi anglaise de 1880 qui unifiait l'heure moyenne pour l'Angleterre et l'Ecosse, du méridien officiel de Greenwich, l'usage des chemins de fer était de circuler en suivant l'heure de Greenwich sans s'occuper de l'heure locale et que dans quelques cas il en résultait que les horloges avaient deux séries d'aiguilles, l'une indiquant l'heure de Greenwich et l'autre l'heure de la localité.

Le vice-président de la commission fait observer ce qui suit:

Je ne pense pas que nous ayons le pouvoir d'intervenir dans la question. Les compagnies de chemin de fer sont libres d'adopter l'heure qu'elles veulent, conformément à la loi des chemins de fer.

A propos de l'opportunité de la mesure qui est conseillée au Parlement, j'appellerai l'attention sur l'observation suivante de sir Henry Drayton:

En tenant compte de la commodité du public voyageur en général, il ne serait pas possible de justifier un ordre d'abrogation des nouveaux horaires.

Il n'est que juste de faire remarquer qu'il faut un certain temps pour rajuster des horaires. Les lignes, dans quelques cas, sont particulièrement occupées. Il faut prendre beaucoup de précautions pour modifier les horaires d'un grand nombre de trains qui seraient affectés. L'impression et la nouvelle disposition des horaires nécessitent un certain temps et si l'heure est retardée et qu'on imprime de nouveaux horaires, il faut au moins allouer une période de trois semaines pour effectuer ces modifications.

Les compagnies ont également insisté, affirmant qu'il est pour ainsi dire impossible d'en agir autrement dans l'intérêt de la sécurité du public.

Puis le vice-président de la commision des chemins de fer fait la déclaration suivante:

En considération de la preuve soumise à l'audience relativement à cette question, je serais consentant, pour ma part, à proposer le nouveau système, car en avançant l'heure, les compagnies de chemin de fer ont agi dans les meilleurs intérêts du public.

En tenant compte de toutes considérations que j'ai énumérées, notamment: le doute qui existe quant aux pouvoirs constitutionnels du gouvernement fédéral de légiférer relativement à la question de l'heure maintenant que la guerre est terminée et les opinions manifestées par le président et le vice-président de la Commission des chemins de fer au sujet de l'incommodité et du danger qui pourraient en résulter pour le public voyageur, je suis d'avis pour ma part qu'il est expédient de déposer un projet de loi à l'effet d'avancer l'heure.

CONGES POUR LES CANADIENS SERVANT DANS LA MARINE ANGLAISE.

M. GAUVREAU: En l'absence du ministre intérimaire des Affaires navales, j'appellerai l'attention du premier ministre intérimaire sur le fait qu'un bon nombre d'officiers canadiens, ayant servi dans la marine britannique depuis le commencement de la dernière guerre, n'ont pas encore obtenu de congé, afin de venir rendre visite à leurs familles au pays. Je suggère donc au Gouvernement de faire des démarches auprès de l'amirauté afin que ces officiers obtiennent la permission de venir rendre visite à leurs parents qu'ils n'ont pas vus depuis le début des hostilités.

L'hon. sir THOMAS WHITE: Je me ferai un plaisir de porter la question à l'attention du ministre des Affaires navales, afin d'obtenir des renseignements à ce sujet.

EMPRISONNEMENT D'UN SOLDAT.

L'hon. sir SAM HUGHES: Je désire appeler l'attention du Gouvernement sur le cas d'un jeune homme du nom de Charles Macdonell, qui a été condamné à cinq ans de prison, après la prise de Mons. Ce jeune homme—il est le fils de M. Oscar Macdonell, qui fut autrefois un fonctionnaire de la Chambre des communes—avait deux autres frères à l'armée, dont l'un a été tué. Il prit du repos un jour qu'il avait très mal aux pieds; il heurta un officier avec le résultat qu'il fut condamné à cinq ans de prison. Je serais heureux de voir le Gouvernement s'occuper de l'affaire. Ce jeune homme appartient à l'armée canadienne et il est en prison en Europe.

Major général MEWBURN (ministre de la Milice et de la Défense): Est-ce qu'il servait dans les rangs de l'armée impériale?

L'hon. sir SAM HUGHES: Pas du tout; il appartient à l'armée canadienne.

M. PECK: Puis-je dire un mot?

M. l'ORATEUR: L'honorable député doit se contenter de poser une question à ce moment de la séance. La discussion n'est pas permise avant que la Chambre passe à son ordre du jour.

SOLDATS CANADIENS CONDAMNES EN ANGLETERRE.

L'hon. sir THOMAS WHITE: L'honorable député de Russell (M. Murphy) m'a posé une question dernièrement au sujet d'une certaine loi déposée devant le parlement impérial. Par déférence pour mon honorable ami qui m'a semblé s'intéresser grandement à ce sujet, j'ai câblé à sir Edward Kemp pour obtenir des renseignements. Voici la réponse que j'ai reçue:

Londres, 9 avril 1919.

La loi (annuelle) de 1919 sur l'armée, qui a été adoptée par la Chambre des communes, mais attend encore l'assentiment de la Chambre des lords, propose que le paragraphe 2 de l'article 131 de la loi de l'armée soit modifié en ajoutant la disposition qui suit: "nonobstant toute disposition insérée dans cette loi, le secrétaire d'Etat peut conclure des arrangements avec le gouverneur d'une colonie aux termes duquel toute personne ou catégorie de personnes enrôlées dans ladite colonie pourront, si elles ont été condamnées aux travaux forcés sous le régime de cette loi, être renvoyées ou détenues dans la colonie pour y subir leur sentence dans toute prison ou institution dans lesquelles peuvent être détenues présentement toutes personnes condamnées aux travaux forcés par les tribunaux civils de ladite colonie; ou encore, si telle prison ou institution n'existe pas, dans une prison autorisée et définie dans l'article 65 de ladite loi". On m'assure que cette disposition a été insérée dans la loi pour faire face à une situation qui se produit en ce qui concerne l'Afrique.

RAPPORT DU COMITE DE PUBLICATION.

M. RICHARDSON: Le sécretaire d'Etat est-il en mesure de dire à quelle date nous pouvons espérer le dépôt du rapport du comité de publication relativement aux impressions du Gouvernement, qui est très en retard et que certaines gens réclament avec instance.

L'hon. M. BURRELL (secrétaire d'Etat): On m'informe que le rapport est pour ainsi dire terminé et qu'il sera déposé sur le bureau d'ici à une couple de jours.

LA POSTE DE THOROLD.

M. McKENZIE: Je désire signaler à l'attention du président du conseil, qui, dans cette Chambre, représente, je crois, le directeur général des Postes, une dépêche que j'ai reçue aujourd'hui et dont j'ai fait passer une copie au ministre:

Sainte-Catherine (Ont.), 14 avril 1919.
Monsieur D. D. McKenzie, M.P.,
Ottawa.

Le receveur de la poste à Thorold a refusé samedi de me remettre le courrier. L'inspecteur refuse d'intervenir. Des copies de la demande seraient, me dit-on, produites au Mexique et autres pays étrangers. Agissez sans retard à la Chambre. Répondez, s.v.p.

(Signé): John G. Gunning.

Je dois dire au ministre que je ne connais absolument rien de cette affaire, et je lui saurais gré de me fournir les renseignements qu'il peut avoir.

L'hon. N. W. ROWELL (président du Conseil privé): J'avoue ne pas savoir à quoi cette affaire se rapporte, et j'espérais que mon honorable ami serait en mesure de me renseigner lui-même. J'ai reçu une copie du télégramme en entrant dans la salle, mais je n'ai pas encore eu le temps de m'informer de la chose au ministère des Postes. Je ne sais sur quoi la plainte se fonde, ni le tort que l'on désire signaler à notre attention, mais je verrai si le ministère des Postes ne pourrait pas fournir quelques éclaircissements là-dessus.

LES APPOINTEMENTS ET INDEMNITES DE VIE CHERE DES EMPLOYES DES POSTES.

L'hon. M. ROWELL: L'honorable député de Maisonneuve (M. Lemieux) demandait à savoir, il y a quelques jours, où en étaient rendues certaines questions qui se débattent entre les postiers et le département. Plus tard—vendredi dernier, je crois—le représentant de Toronto-Ouest (M. Hocken) signalait à son tour une protestation des facteurs. La Chambre me permettra peut-être de faire ici un exposé de la situation qui existe entre le Gouvernement et les employés des postes. La Chambre ne doit pas avoir oublié que l'année dernière—au mois de juillet, je crois—des représentants des employés des postes ont fait certaine réclamation au Gouvernement relative à un accroissement, à une égalisation des salaires entre l'Est et l'Ouest et à quelques changements dans l'indemnité de guerre. A la suite de ces réclamations, un rapport a été fait à un comité du conseil, rapport qui a servi de fondement à une décision du cabinet. Puis-je attirer à votre attention trois paragraphes de ce rapport, qui ont donné lieu à la décision que le Gouvernement vient de prendre. Il est énoncé dans ce rapport que:

L'établissement d'échelles de salaires, ou la modification des tarifs existants, a toujours été considérée comme une fonction du Parlement. Toute intervention de cette nature par décret du conseil serait sans précédent, et votre comité est d'avis qu'elle serait hasardeuse. Il faut observer, en outre, que la demande d'une

augmentation immédiate des salaires ou d'une rémunération est fondée sur la situation économique actuelle née de la guerre.

Le rapport fait ensuite remarquer que la loi du service civil de l'année dernière a prescrit un nouveau classement du service, qui devait comprendre une fixation des salaires, et que la commission du service civil devait procéder à établir ce nouveau classement. Au sujet de l'égalisation des indemnités, voici comment le rapport s'exprime:

Relativement à l'allocation de 180 piastres que touchent depuis quelques années les fonctionnaires domiciliés au Sault-Sainte-Marie ou à l'ouest de cette ville, allocation due à une cherté plus grande de la vie dans l'Ouest que dans l'Est, votre comité a l'honneur de faire rapport qu'il partage une opinion émise en termes non équivoques au cours de cette enquête, à savoir que l'état de choses auquel est due cette faveur d'une allocation particulière a disparu, au moins dans une large mesure, et votre comité recommande qu'il en soit tenu compte dans le cas où l'on accorderait un supplément d'allocation.

Ensuite, le rapport conclut en ces termes:

En raison de l'excessive cherté des choses nécessaires à l'existence, cherté due à l'état de guerre qui impose de lourdes charges à ceux qui ne jouissent que d'un faible revenu, pendant que, d'autre part, les hauts salaires ont à supporter généralement aujourd'hui les frais du service et de la main-d'œuvre, votre comité est d'avis que, sous l'empire de la loi des mesures de guerre et d'ici à ce que le Parlement adopte les conclusions de la commission du service civil, il devrait être payé une allocation provisoire additionnelle aux employés du service extérieur des postes pendant l'exercice en cours, à partir du 1er avril 1918, et que soit ajoutée à tous les salaires et allocations votées par le Parlement et payables aujourd'hui la somme de 100 piastres aux fonctionnaires habitant l'est du Sault-Sainte-Marie et 50 piastres à ceux qui sont de cet endroit ou à l'ouest. Cette allocation provisoire additionnelle ne devra cependant point excéder la proportion qui, augmentée de tout salaire ou allocation provisoire aujourd'hui payable à quelqu'un de ces employés, constituerait un revenu de 1,880 piastres.

On le voit, ce rapport visait la présentation, à la Chambre, d'un rapport de la Commission du Service civil pourvoyant à un nouveau classement du service et à ce que, quand il aurait été affectué, les salaires fussent déterminés d'après l'échelle suggérée par ladite Commission, et pourvoyant aussi à ce que, dans l'intervalle, ces gratifications fussent continuées. Voilà quelle fut l'attitude du Gouvernement. Certains employés de l'Ouest et de l'Est ont demandé la modification des salaires, des gratifications et de bien d'autres choses dépendant du ministère. Il y a eu toute une série de conférences la semaine dernière à Ottawa, et il y en a eu aujourd'hui encore, entre les

représentants des Amalgamated Postal Workers—c'est le nom de l'organisation dans l'Ouest—, la Dominion Postal Clerks Association, les représentants des facteurs. Je suis heureux de pouvoir dire que les meilleurs sentiments ont présidé aux délibérations de ces conférences et qu'il en est résulté des conclusions assez satisfaisantes. Les employés des Postes voudraient que les modifications déterminées par le nouveau classement fussent mises en vigueur sans retard, mais le Gouvernement ne saurait les appliquer avant que ce classement n'ait eu lieu et, en attendant, il ne doit pas penser à changer l'état de choses actuel. Quant aux employés de l'Est, ce qui a rapport à eux est résumé dans une correspondance comprenant trois lettres échangées entre le président de la Dominion Postal Clerks Association et moi-même comme représentant le comité du cabinet avec lequel on a tenu les conférences. Le 9 avril le président de cette association m'écrivait la lettre que voici:

J'ai l'honneur de vous envoyer, ci-joint, et en double, un mémoire des requêtes présentées et discutées avec vous et l'honorable P. E. Blondin par une délégation représentant la Dominion Postal Clerks' Association, mardi, le 8 avril.

Nous voudrions qu'il n'y eût aucune méprise quant aux conclusions adoptées par rapport aux différents sujets en discussion. Par conséquent, vous nous feriez une faveur en daignant indiquer, en marge du mémoire ci-joint, les réponses que vous avez données à notre délégation.

Quant aux requêtes numéros un et deux, je prendrai la liberté de vous rappeler que vous avez promis à notre délégation de nous prévenir de la décision finale à laquelle en arriverait le Gouvernement, par rapport à ces deux questions, dans un délai de deux ou trois jours.

Les délégués venus à Ottawa vont y demeurer pour attendre cette décision.

Vous me feriez plaisir en m'envoyant, aussitôt que possible, une réponse accompagnée d'un des exemplaires du mémoire que je vous adresse.

Le 10 avril, je répondais, au nom du Gouvernement:

Cher monsieeur Cantwell:

J'accuse réception de votre lettre du 9 avril et du mémoire des requêtes présentées et discutées à la conférence qu'on a tenue avec le Gouvernement mardi dernier. J'ai passé le tout au ministre des Postes, afin que les diverses requêtes présentées soient considérées comme elles le méritent, et qu'une réponse vous soit donnée.

Voici ce que j'ai à vous dire, par suite de la déclaration que j'ai faite à la conférence:

1. Le nouveau classement que la commission du service civil est à faire comporte non seulement une modification du classement, mais aussi les salaires qui devraient être payés selon le caractère des services rendus. Quand le nouveau classement prendra effet, il s'appliquera à l'exercice courant commençant le premier avril 1919.

2. Nous comprenons que ce nouveau classement va faire disparaître les inégalités qui règnent entre l'Est et l'Ouest. Il sera basé sur le caractère des services rendus par les employés, sans égard à la partie du pays où ils seront rendus.

3. En suggérant ce classement la commission pourra suggérer les salaires applicables aux conditions normales. Le Gouvernement l'a priée de faire rapport dans ce cas, relativement au montant supplémentaire qu'il faudra verser à toutes les classes du service, afin de leur permettre de faire face aux exigences actuelles du coût élevé de la vie; de sorte que le rapport de la commission du service civil va comprendre la rémunération totale que le Gouvernement paiera à chaque membre du service durant l'exercice actuel.

Ce qui précède répond aux deux questions auxquelles j'ai promis de vous envoyer, sans retard, la réponse du Gouvernement, et a trait aux matières dont il s'agit dans les paragraphes 1 et 2 de votre mémoire du 7 avril.

A quoi, M. Cantwell répliqua le 11 avril:

Je vous remercie de votre lettre d'hier en réponse à la mienne du 9 courant. Je prendrai la liberté de vous signaler le paragraphe de votre lettre que vous citez comme réponse à la question numéro 2 de mon mémoire du 7 avril. Voici le texte du paragraphe dont je veux parler:

"Nous comprenons que ce nouveau classement va faire disparaître les inégalités qui règnent entre l'Est et l'Ouest. Il sera basé sur le caractère des services rendus par les employés, sans égard à la partie du pays où ils seront rendus."

Pour moi, je suis convaincu que le texte du paragraphe a pour objet de me donner de la part du Gouvernement la parfaite assurance, que lorsque le nouveau classement prendra effet, c'est-à-dire dès le 1er avril 1919, la différence de rémunération qui existe et s'élève à $130, disparaîtra. Cependant, l'emploi des mots "Nous comprenons" permet d'interpréter votre réponse dans un autre sens que celui que vous semblez évidemment avoir voulu lui donner. Pour cette raison, j'ai retardé de communiquer votre lettre aux autres membres du comité exécutif.

Si vous aviez l'obligeance de m'autoriser à mettre "Je ne puis vous assurer au nom du Gouvernement" à la place des mots "Nous croyons savoir", je suis raisonnablement certain que votre réponse à la partie la plus importante du mémoire que nous vous avons soumis le 7 courant, serait considérée comme très satisfaisante.

Nos succursales dans presque tous les grands centres ont convoqué des réunions spéciales pour lundi soir, pour recevoir le rapport de la députation qui est allée vous rencontrer ainsi que l'honorable P. E. Blondin et je désirerais que ces délégués fussent en mesure de faire un rapport qui calmât—ou au moins réduisît au minimum—le mécontentement actuel. Je n'ai aucun doute que vous vous rendez compte de ma position.

Appréciant sincèrement la courtoise réception que vous avez accordée à notre députation, etc.

Le 11 avril, je répondais à cette lettre dans les termes suivants:

Je reçois à l'instant votre lettre du 11 courant concernant le paragraphe suivant de ma lettre d'hier:

"Nous croyons savoir que cette nouvelle classification fera disparaître toute disparité entre l'Est et l'Ouest. La nouvelle classification sera basée sur la nature du travail fait par les fonctionnaires, quelle que soit la partie du pays où le travail a été accompli".

J'ai employé les mots "Nous croyons savoir" parce que je me basais sur le renseignement fourni par la commission du service civil, vu que son rapport n'est pas encore entre les mains du Gouvernement.

Vous pouvez être certain, cependant, que la disparité actuelle entre l'Est et l'Ouest disparaîtra et que la rémunération sera basée sur la nature du travail fait, quelle que soit la partie du pays où ce travail est accompli. Je crois que les lignes ci-dessus répondent entièrement à votre question.

Cela comprend toute la correspondance échangée, à l'exception d'une lettre concernant les 130 piastres, qui a été reçue aujourd'hui et à laquelle je n'ai pas encore eu le temps de répondre. En résumé, la situation est celle-ci. La nouvelle classification fera disparaître les annexes en vigueur et établira une nouvelle échelle de traitement basée sur la nature des fonctions, sans tenir compte de la partie du pays habitée par le fonctionnaire. Il n'y aura plus à l'avenir de disparité entre l'Est et l'Ouest. Lorsque le nouveau classement sera mis en vigueur, il prendra effet à partir du 1er avril, de sorte que tous les fonctionnaires en bénéficieront depuis cette date. L'honorable ministre intérimaire du Commerce qui est chargé de cette classification espère pouvoir la déposer la première semaine de mai et la Chambre ainsi que le Service civil auront ainsi bientôt tous les renseignements désirés sur la question.

Ce que j'ai dit concernant l'association postale fédérale s'applique également aux facteurs et aux fonctionnaires de l'Ouest, mais ils recevront une réponse spéciale à leur demande.

LE CORPS ROYAL D'AVIATION.

M. BLAKE: Je désire savoir du ministre de l'Intérieur s'il se propose de prendre les mesures nécessaires pour permettre aux membres du corps royal d'aviation de bénéficier des dispositions de la loi de l'établissement des soldats sur des terres. Autant que je sache, cette loi, dans l'état actuel, ne s'applique pas aux aviateurs dont un grand nombre sont des Canadiens.

L'hon. M. MEIGHEN (ministre de l'Intérieur): A première vue, je suis porté à croire que mon honorable ami est mal renseigné parce que le mot "colon" tel que défini dans la loi de 1917 s'applique aux membres de l'armée impériale. J'étudierai la question et il en sera tenu compte dans le bill qui sera bientôt déposé.

ADOPTION DU PROJET DE LOI TENDANT A FAIRE DROIT A ANNIE BRODERICK.

Le projet de loi (bill U, n° 47), adopté par le Sénat, tendant à faire droit à Annie Broderick, est lu, pour la 2e fois, et la Chambre se forme en comité général pour la discussion des articles.

L'hon. RODOLPHE LEMIEUX: Pendant que ce bill est à l'étude, je désirerais savoir de l'honorable ministre intérimaire de la Justice si son ministère est représenté devant le comité judiciaire du conseil privé, dans la cause par laquelle la province de la Saskatchewan a donné une décision concernant la légalité des divorces accordés par les tribunaux de cette province.

Je crois que les tribunaux de la Saskatchewan et du Manitoba ont rendu des décisions comportant que ces provinces sont autorisées à accorder des décrets de divorces. Je crois aussi que cette question a été portée en appel devant le conseil privé; le ministère de la Justice sera-t-il représenté? Quelle est l'attitude du Gouvernement sur cette question?

L'hon. M. MEIGHEN (ministre intérimaire de la Justice): Si le ministère de la Justice est représenté, la décision a été prise avant que je fusse chargé de l'intérim, et par conséquent je ne suis pas en état de répondre à la question.

Je prendrai des renseignements et je répondrai à l'honorable député demain.

(Il est fait rapport du projet de loi qui est lu une 3e fois et adopté).

3e LECTURE

Après délibération sommaire en comité général, des projets de loi suivants:

Le 1er (bill n° 48), déposé par M. Fripp, tendant à faire droit à Samuel David McElroy;

Le 2e (bill n° 49), déposé par M. Green, tendant à faire droit à Mary Jane McCulloch;

Le 3e (bill n° 50), déposé par M. Nesbitt, tendant à faire droit à Mary Garland Lewis;

Le 4e (bill n° 51), déposé par M. Fripp, tendant à faire droit à William Canham.

QUESTIONS.

Les questions auxquelles il a été répondu de vive voix sont indiquées par des astérisques.

LOYER D'EDIFICES DE M. P. D. ROSS.

M. EDWARDS demande:

Quelle somme le Gouvernement a-t-il payée comme loyer pour l'usage d'immeubles ou parties d'immeubles possédés ou dirigés par M. P. D. Ross, de l'"Ottawa Journal" ou de la Journal-Press Printing Company: (a) de 1896 à 1911 inclusivement, et (b) de 1912 à 1918 inclusivement?

L'hon. M. BURRELL: (a) Rien; (b) $62,828.51.

QUAIS DU MARCHE CHAMPLAIN.

M. LAVIGUEUR demande:

1. Le Gouvernement a-t-il l'intention de réparer le dommage causé aux quais du marché Champlain, à Québec, par la crue de l'automne dernier?

2. Dans l'affirmative, a-t-on préparé une estimation du dommage, et a-t-on placé une somme à cette fin dans le budget?

3. Quand doit-on effectuer les travaux de réparation?

L'hon. M. BURRELL:

1. Aucune décision n'a été prise dans cette affaire, mais dès que le Gouvernement connaîtra tous les faits, il étudiera la question comme il convient.

2. Répondu sous le n° 1.

3. Répondu sous le n° 1.

CHEMIN DE LA STATION DE MONK.

M. FAFARD demande:

1. Quel montant a-t-on dépensé pour la confection du chemin entre la station de Monk et le chemin principal conduisant à Sainte-Perpétue, comté de L'Islet?

2. Quelle est la longueur de ce chemin?

3. Quel était l'entrepreneur?

L'hon. M. BURRELL:

1. Rien n'a été dépensé par les chemins de fer du gouvernement canadien.

2. 2,150 pieds.

3. Répondu sous le n° 1.

TRIBUNAUX D'EXEMPTION.

M. PREVOST demande:

1. Quelles sommes ont été payées aux avocats représentant les autorités militaires devant les juges d'exemption et les tribunaux d'appel à Montréal, Québec et Ottawa, respectivement, pendant la mise en vigueur de la loi du service militaire?

2. Quels sont ces avocats, et combien chacun d'eux a-t-il reçu?

3. Quelles sommes ont été payées pendant la même période à M. E. H. Godin, registraire du district de Montréal, et à son assistant M. Petitclerc: (a) pour honoraires, (b) pour frais de déplacement, et (c) pour frais de bureau?

4. Quelles personnes employaient-ils, et combien chacune d'elles a-t-elle reçu?

L'hon. M. BURRELL:

1. Aucun avocat n'a été employé à ce titre antérieurement au 4 février 1918.

2. Répondu sous le n° 1.

3. M. Godin, traitement (jusqu'au 31 janvier 1919), $6,359.16; frais de déplacement, $644.19.

M. Petitclerc, appointements (jusqu'au 31 mars 1919), $6,200; frais de déplacement, $149.07.

Pour frais de bureau, rien.

4. On ne tient pas dans le grand livre un compte à part pour chaque employé, et pour obtenir les renseignements demandés, il faudrait analyser et compiler tous les bordereaux de paie depuis la mise en vigueur de la loi. La plupart de ces bordereaux renferment plus de deux cents noms et représentent les appointements payés à six à sept cents employés, et bien qu'il soit facile de fournir des renseignements quant à certains employés, il faudrait des semaines pour mettre sous forme de tableaux les appointements de tous. La dépense totale pour appointements, du 15 septembre 1917 au 15 février 1919, a été de $289,053.71 (voir page 1018 de l'édition non revisée du hansard).

FONCTIONNAIRES PUBLICS RECEVANT $2,500 OU PLUS.

M. BEST demande:

1. Combien de fonctionnaires publics des services extérieur ou intérieur reçoivent des appointements de $2,500, ou plus, par année?
2. Quelle proportion de ces derniers a bénéficié d'une augmentation d'appointements au cours des deux derniers exercices?

L'hon. M. BURRELL:

Ministère de l'Agriculture: 1) trente-six; 2) trente-huit. Archives publiques: 1) six; 2) quatre. Auditeur général: 1) quinze; 2) quinze. Commission du service civil: 1) quatre; 2) quatre. Douanes: 1) soixante-seize; 2) cinquante-quatre. Affaires extérieures: 1) huit; 2) trois. Finances: 1) vingt-six; 2) douze. Secrétariat du Gouverneur général; 1) quatre; 2) quatre. Affaires indiennes: 1) vingt; 2) quatre. Revenu de l'Intérieur: 1) vingt-cinq; 2) dix-sept. Assurance: 1) six; 2) six. Intérieur: 1) quatre-vingt-dix-neuf; 2) quarante-quatre. Justice: 1) cinquante-neuf; 2) vingt-cinq. Travail: 1) quatre; 2) deux. Marine et Pêcheries: 1) quarante-six; 2) trente-quatre. Milice et Défense: 1) vingt: 2) quinze. Mines: 1) quarante-neuf; 2) quarante-six. Gendarmerie à cheval: 1) quatre; 2) trois. Service naval: 1) vingt et un; 2) quinze. Postes: cent quatorze; 2) soixante-dix-huit. Conseil privé: 1) sept; 2) six. Travaux publics: 1) soixante-dix-neuf; 2) cinquante-six. Imprimerie nationale: 1) six; 2) un. Chemins de fer et Canaux: 1) soixante-huit; 2) quarante-huit. Secrétariat d'Etat: 1) treize; 2) cinq. Commerce: 1) cinquante; 2) quarante-deux. Immigration et Colonisation: 1) trente-deux; 2) onze. Rétablissement des soldats: 1) cent quatre-vingt-six; 2) cinquante-sept.

M. BENJAMIN BOUDREAULT.

M. SAVARD demande:

1. M. Benjamin Boudreault, l'un des juges du tribunal d'exemption de l'Anse-Saint-Jean, comté de Chicoutimi, a-t-il été entièrement payé?
2. S'il l'a été, qu'a-t-il touché?
3. Dans le cas contraire, pourquoi ne l'a-t-on pas payé?

L'hon. M. MEIGHEN (ministre intérimaire de la Justice):

1. Oui.
2. Quinze jours à titre de juge siégeant au tribunal, $75; cinquante jours d'allocation de subsistance, $50.
3. Répondu déjà.

LES BATIMENTS DE LA MARINE A QUEBEC.

M. POWER demande:

Le Gouvernement a-t-il l'intention de reconstruire la partie des bâtiments du ministère de la Marine à Québec, qui fut détruite par l'incendie en décembre 1918?

L'hon. M. BURRELL (secrétaire d'Etat): Oui, le Parlement sera invité à voter l'ouverture d'un crédit pour cet objet au cours de la présente session.

M. POWER demande:

1. Des recommandations ou rapports ont-ils été faits au Gouvernement par des fonctionnaires des ministères de la Marine ou des Travaux publics concluant au transfert des bureaux du département de la Marine de Québec à Indian-Cove, au cours des années de 1911 à 1918?
2. Dans l'affirmative, le Gouvernement se propose-t-il de tenir compte de ces recommandations ou rapports?

L'hon. M. BURRELL (secrétaire d'Etat):

1. Non.
2. Répondu sous le n° 1.

COUT DE LA CONSCRIPTION DANS LE DISTRICT MILITAIRE N° 4.

M. VERVILLE demande:

Combien chaque conscrit a-t-il coûté au trésor dans le district militaire de Montréal, confié à J. A. A. Bélanger, pendant les mois de: (a) février, mars et avril 1918; (b) mai, juin, juillet, août, septembre et octobre 1918?

L'hon. M. MEIGHEN (ministre intérimaire de la Justice): Durant la période où la police fédérale s'est trouvée sous les ordres du service militaire du département de la Justice, soit du 8 janvier au 5 juin 1918, la dépense relative à la police dans le district militaire n° 4 s'est élevée à $79,046.51, mais s'est trouvée compensée dans une certaine mesure par le montant des amendes payées pour contravention à la loi du service militaire. Au cours de cette période, la police a fait 29,715 investigations et conduit 1,476 hommes devant les autorités militaires.

POLICE FEDERALE.

M. VERVILLE demande:

1. M. Henri Bourdon était-il au service de la police fédérale avant le 15 janvier 1919?
2. A-t-il été suspendu de ses fonctions, et pourquoi?
3. A-t-il été réintégré, et sinon, pourquoi?
4. D'autres agents ont-ils été suspendus de leurs fonctions à la même époque, et, dans l'affirmative, quels sont leurs noms?
5. Ont-ils été réintégrés, et, dans l'affirmative, pourquoi?

L'hon. M. MEIGHEN (ministre intérimaire de la Justice):

1. Oui.

2, 3 et 4. Non.

5. Non. Par suite de la réduction du personnel, quatorze furent congédiés le 15 janvier, savoir: A. Deschamps, F. Bowes, E. A. Charbonneau, F. Haynes, G.-H. Renaud, N. Caviola, A. Gagnon, V. Lemieux, H. Roberts, H. Rigaud, S. Ray, S. Shears, W. Woods et H. Bourdon; puis, au fur et à mesure qu'il survint des vacances, les quatre personnes dont les noms suivent furent réintégrées dans leur emploi à cause de l'excellence de leurs services: V. Lemieux, le 9 mars; H. Rigaud, le 25 mars; F. Bowes, le 26 mars; N. Caviola, le 7 avril.

LE MAJOR HONORAIRE C. W. GORDON.

M. SINCLAIR (Guysborough) demande:

Le révérend major honoraire C. W. Gordon, de Winnipeg, fait-il encore partie du corps expéditionnaire canadien? Dans l'affirmative, à quel titre?

Major général MEWBURN (ministre de l aMilice et de la Défense): Oui, mais on lui a fait savoir par lettre en date du 21 février dernier qu'à la démobilisation, le 1er avril, il serait rayé des cadres du corps. Comme on ne savait pas au juste si le major Gordon avait reçu cette lettre, la radiation de cet officier fut différée au 15 courant par ordre à cet effet transmis par câblogramme à l'adresse du ministre d'outre-mer. Une tâche particulière lui avait été assignée à la demande du président de la British War Mission.

LA COUR D'AMIRAUTE DE MONTREAL.

*M. ARCHAMBAULT demande:

1. Qui est le juge à la cour d'amirauté à Montréal?
2. Qui est le juge suppléant de ce tribunal?
3. Quels sont les émoluments affectés à ces fonctions?
4. Quelles sommes le Gouvernement a-t-il payées au juge de la cour d'amirauté et à son suppléant à Montréal depuis janvier 1915?

L'hon. M. MEIGHEN (ministre intérimaire de la Justice):

1. Le juge local de la cour d'amirauté pour le district de l'amirauté de Québec est l'hon. sir A. E. Routhier, dont le domicile officiel est à Québec.

2. Le juge suppléant du district, demeurant à Montréal, est l'hon. F. S. Maclennan, qui a été nommé par le juge local, d'après l'article 10 du chapitre 29, 54-59 Vic. Il n'y a pas de juge suppléant à Montréal.

3. Le traitement du juge du district est de $1,000 par année; le juge suppléant ne reçoit aucun émolument.

4. On a payé en moyenne et par année $1,000 au juge du district de Québec. On ne paie rien au juge suppléant à titre de traitement.

LES VOTES DES SOLDATS D'OUTRE-MER.

*M. ARCHAMBAULT demande:

1. Le juge Gibson de Québec, s'est-il occupé de la réception des votes des électeurs militaires en Angleterre ou en France, lors des élections dernières?
2. Dans l'affirmative, en quelle qualité agissait-il, et quelles sommes lui ont-elles été payées de ce chef?

L'hon. M. MEIGHEN (ministre intérimaire de la Justice): Le département de la Justice ne possède aucun renseignement à ce sujet.

L'ARMEE EXPEDITIONNAIRE EN SIBERIE.

M. CURRIE demande:

Le Gouvernement est-il renseigné sur la date probable du retour de la Russie septentrionale de la 16e brigade d'artillerie canadienne de campagne?

L'hon. major général MEWBURN (ministre de la Milice et de la Défense): Il est encore impossible de se procurer le renseignement demandé.

LE PERSONNEL PREPOSE A L'ENREGISTREMENT NATIONAL.

M. PREVOST demande:

Quelles sont les personnes que le registraire de l'enregistrement national dans le comté d'Argenteuil a employées et combien chacune d'elles a-t-elle reçu pour son travail?

L'hon. M. ROWELL (président du Conseil): Euclide Deschatelets, $8; John McLaughlin, $4; Brigitte McLaughlin, $2.50; Margaret McLaughlin, $2.50; Eugène Brosseau, $2.50; Alice Brosseau, $2.50; Mary McLaughlin, $2.50; D. Forget, $4; E. Forget, $2.50; M. A. Forget, $4.37; W. Brière, $2.50; Alphonse Aluise, $4; Lovina J. Dalpé, $2.50; Lucienne Mayer, $2.50; John F. Owens, $4; Cécilia Villeneuve, $2.50; Arièle Villeneuve, $2.50; Mme A. Kall, $4; Mme A. Kall, $2; Paul Galipeau, $2.50; Léa Galipeau, $2.50; Margaret Quesnel, $2.50; Lily Quesnel, $2.50; Thileus Monette, $36; C. Charlebois, $2.50; Emelda Pilon,

$2.50; R. A. St-Onge, $2.50; Lilly McPhee, $4; Leslie Bates, $4; J. C. Herbison, $2.50; Euphemia Bates, $2.50; Thos. Canning, $4; Ferdinand Tessier, $2.50; Mlle M. Weir, $2.50; J. Stiles, $2.50; Clémentine Baulne, $2.50; Mlle Lalonde, $2.50; Thileus Monette, $15; Mme A. Kall, $4; H. Hébert, $2.50; C. Trudeau, $2.50; A. Coulterier, $2.50; G. Duquette, $2.50; A. Zénon Morin, $12; Jeannie Reid, $2.50; Neil MacMillan, $4; Alex. Béthume, $2.50; Gladys E. Cooke, $2.50; D. W. Scott, $2.50; Mary C. James, $2.50; Sarah McGibbon, $2.50; Muriel A. Nichols, $2.50; John Mason, $4; Clara I. Mason, $2; Jean A. Masson, $2.50; Elizabeth M. McKimie, $2.50; Délina LeBlanc, $2.50; Mr. J. Heathe, $2.50; C. M. Davis, $4; J. D. Sobey, $2.50; J. Dubeau, $2.50; rév. E. Geoffrey, $12; Arthur E. Tomalty, $12; Gladys J. Tomalty, $2.50; John J. Kelly, $8; Mary J. Kelly, $2.50; Dora Gagnon, $2.50; Clément E. Ployart, $10; Albert Delisle, $2.50; Aurore Labonté, $2.50; J. D. Latulipe, $18; Alfred Carrière, $2.50; Mlle Clouthier, $1.25; Jos. Edouard Constantin, $12; Lorette Lafleur, $2.50; Eugénie Lafleur, $2.50; Délisca Lafleur, $2.50.

LE LIEUTENANT-COLONEL PARKINSON.

M. McGIBBON (Muskoka) demande:

1. Le lieutenant-colonel Parkinson, actuellement à l'emploi de l'"Ottawa Journal", conserve-t-il encore son titre de chef de la division de publicité du personnel du ministre de la Milice outre-mer, aux bureaux particuliers de sir Edward Kemp, 34, rue Grosvenor, Londres?

2. A quelle date et sous quel titre le lieutenant-colonel Parkinson a-t-il été admis dans le personnel de sir Edward Kemp, et quelles sont les dates de ses promotions du grade de capitaine à celui de lieutenant-colonel?

3. A-t-il été libéré de l'armée?

Major général MEWBURN (ministre de la Milice et de la Défense):

1. Non.

2. Le 28 juin 1918, avec le grade de major auquel il fut promu, le 8 août 1915. Il a été promu aux fonctions de lieutenant-colonel intérimaire, le 25 novembre 1918.

3. Non; il est en congé d'absence; il ne reçoit pas de paye.

DEMANDES DE DOCUMENTS.

Par M. ARCHAMBAULT:

1. Copie de tous les documents se rapportant à l'enquête tenue par le juge F. S. McLennan, au sujet des votes donnés dans les casernes de Saint-Jean, le 17 décembre 1917, y compris rapport du commissaire-enquêteur, la preuve, les exhibits, la correspondance et les télégrammes, entre le commissaire et les membres du Gouvernement, ainsi que tous les comptes produits à ce sujet.

2. Copie de tous les documents, correspondance, plans ,relativement au projet de la construction du pont de la commission du havre de Montréal, entre la cité de Montréal et la rive sud.

DISCUSSION D'UNE RESOLUTION RELATIVE A L'ABOLITION DES TITRES DE NOBLESSE EN CANADA.

M. NICKLE propose une résolution ainsi conçue:

Cette Chambre est d'avis qu'une humble adresse soit présentée à Sa Très Excellente Majesté le Roi, dans les termes suivants:

A Sa Très Excellente Majesté le Roi,

Très Gracieux Souverain,

Nous, les très fidèles et loyaux sujets de Votre Majesté, les Communes du Canada, assemblés en Parlement, approchons humblement de Votre Majesté, la priant qu'il lui plaise de s'abstenir de conférer des titres quelconques à vos sujets domiciliés ou vivant au Canada—il est compris que la présente humble prière n'atteint pas les appellations professionnelles ou vocationnelles conférées du chef de commissions émanant de Votre Majesté à l'endroit de personnes du service militaire ou du service naval du Canada ou de personnes chargées de l'administration de la justice dans le Dominion.

Monsieur l'Orateur, à moins que la multitude de mots que vous êtes obligé d'entendre vous rende la discussion indifférente, vous vous rappelerez que l'an dernier j'ai présenté une motion au sujet des titres héréditaires. J'ai déclaré à cette époque-là que mon désir serait d'aller plus loin que ne le proposait ma motion, et que j'étais prêt à appuyer une proposition ayant pour but de n'accorder des titres distinctifs à personne au Canada. Mais je craignais que l'opinion publique ne fut pas suffisamment avancée pour laisser supposer qu'une résolution rédigée dans le sens que j'indique pût être facilement accueillie. Toutefois si j'ai pu avoir des doutes à ce moment-là, ce que j'ai appris depuis et ce que je sais maintenant m'assurent que d'un bout à l'autre du pays, l'opinion publique est absolument en faveur de l'abolition des titres pour les habitants du Canada.

Depuis quatre ans, le Canada, avec le reste du monde, a lutté pour déterminer quelle est la classe de citoyens qui devait prédominer dans l'univers. Je suppose que l'on dira, pour me servir d'une expression commune, que la lutte s'est faite entre l'autocratie et la démocratie. Nous avons entendu ces mots si souvent; ils ont été élaborés de manières si diverses qu'il ne serait pas sage de ma part d'en rechercher la conclusion finale et logique. Mais il y a un point de vue sur lequel je désire appeler l'attention de la Chambre: c'est la différence fondamentale qui existe entre l'autocratie et la démocratie. La première veut qu'un petit groupe ait le droit de gouverner et puise, presque de droit divin, jouir de toutes les bonnes choses de la vie; elle veut que la majorité se soumettent au vouloir d'un

petit nombre, non pas parce qu'elle y consent, mais parce qu'il le faut. La démocratie agit tout à fait indifféremment: elle dit que ceux qui gouvernent le font avec le consentement de la masse; que tous sont égaux devant la loi, que nous choisissons notre gouvernement; elle veut le suffrage unique et, autant que possible, l'élimination des distinctions entre classes, et elle exige que tous les citoyens aient des droits égaux.

Prenons l'autocratie, telle qu'elle est représentée en Allemagne. Il y a quelque temps je parlais avec une Allemande dans mon comté de la particule "von", qui précède beaucoup de noms allemands. Elle me dit,—ce que je n'ai pu encore vérifier—que quoique la particule entraînât certaines distinctions, elle pouvait être vendue. Elle m'expliqua que si une famille possédant ce titre, n'avait pas le moyen nécessaire pour tenir le rang social qui convenait dans la circonstance, elle avait le droit de le vendre et que ces titres changent de mains en Allemagne comme on troque des marchandises quelconques. Peut-on se demander pourquoi en Allemagne l'autocratie avait tant d'empire sur le peuple? Pourquoi cette distinction entre classes gouvernait-elle si bien la nation que quelques hommes ont pu déclancher une guerre universelle et mener leurs concitoyens au massacre pendant quatre ans?

A cet égard, je désire appeler l'attention de la Chambre sur le livre publié par M. Gerard, ancien ambassadeur des Etats-Unis, intitulé "Mes quatre années en Allemagne" publié en 1917 et où il donne de fort intéressants renseignements sur ce qu'il appelle le "système en Allemagne". Je cite:

Un des plus heureux moyens de discipliner le peuple, c'est le système de *Rats*. *Rat* signifie Conseiller, et c'est un titre honorifique accordé à quiconque a réalisé quelque succès ou s'est fait une certaine renommée dans la profession ou la carrière de son choix. Ainsi un homme d'affaires est fait conseiller de commerce; un avocat, conseiller de justice; un médecin, conseiller sanitaire; un architecte ou constructeur, conseiller de construction; un archiviste, conseiller d'archives, et ainsi de suite. Voici l'échelle de ces titres: D'abord, on est créé simple conseiller, puis conseiller secret ou privé, puis conseiller secret de cour, puis *wirklicher* ou vrai conseiller secret de cour. On peut ensuite obtenir le titre d'excellence, qui place le titulaire au plus haut degré de l'échelle des conseillers.

Mais le point désavantageux du système d'après la coutume allemande, c'est que la femme porte toujours le titre de mari. Ainsi la femme d'un constructeur en vue est connue sous le nom de Mme le conseiller vraiment secret de cour, et sa préséance sur les autres femmes, au point de vue social, dépend absolument de la position de son mari dans la classe des conseillers. Les titres de noblesse seuls ne comptent pas; il faut qu'ils soient soutenus par une haute position dirigeante. Si, par exemple, un avocat d'une quarantaine d'années n'est pas encore conseiller à un certain degré, sa femme commence à le gronder, et ses amis et connaissances le soupçonnent; on pense qu'il doit avoir commis quelque erreur qui l'empêche d'obtenir la distinction désirée, et si son passé est entaché de quelque faute, si les registres de la police, où sont consignés, jour par jour, les actes de tout citoyen allemand, démontrent qu'il lui est déjà arrivé de faire preuve d'un certain esprit d'hostilité à l'égard du gouvernement, il doit désespérer d'obtenir une seule de ces distinctions sur lesquelles repose, dans une si large mesure, la vie sociale de l'Allemagne. C'est là un moyen par lequel le gouvernement exerce sur les intellectuels une emprise beaucoup plus puissante que s'il les menaçait des tortures du bûcher.

Puis, à la page 118, M. Gerard ajoute:

Outre le système de conseillers, il y a celui des décorations. En Allemagne les ordres et les décorations ne se comptent plus. L'ordre le plus élevé est celui de l'Aigle noir. Il y a l'ordre de l'Aigle rouge, l'ordre de la couronne de Prusse, les ordres "Pour le Mérite", l'ordre de la maison des Hohenzollern, et nombre d'autres, et il existe aussi des ordres, des distinctions et des décorations dans chacun des vingt-quatre Etats. Ces ordres se subdivisent, à leur tour, en de nombreuses classes. Ainsi, on peut appartenir à la première, deuxième, troisième ou quatrième classe de l'ordre de l'Aigle rouge, et ces classes peuvent se compliquer d'une couronne de laurier, d'une couronne de chêne, d'épées et d'étoiles, etc.

Même les domestiques qui ont longtemps servi dans une famille reçoivent des décorations; de fidèles facteurs et autres fonctionnaires qui n'ont jamais figuré en police correctionnelle pour avoir critiqué le gouvernement ou l'armée reçoivent infailliblement quelque décoration. Une fois l'an, à Berlin, se tient un grand festival baptisé du nom de "Ordenfest" et tous ceux qui sont membres d'Ordres ou décorés sont invités à un grand banquet.

En terminant il dit:

C'est le système le plus complet qui ait jamais existé en aucun pays, puisqu'il a réussi à faire tomber dans les mailles de son filet un si grand nombre de citoyens du pays. Les ouvriers industriels des grandes villes et les stupides paysans de la campagne sont les seuls en Allemagne qui ne soient pas tombés dans le filet.

Nous sommes un pays démocratique. Nous avons combattu pour la démocratie, nous avons sacrifié ce que nous avions de plus cher pour la défense d'un idéal. Maintenant que l'armistice est signé et la guerre finie, nous voyons de nouveaux problèmes se dresser devant nous et l'un de ces problèmes, c'est la question de savoir ce qu'il faut faire pour remédier au malaise qui existe dans les classes ouvrières et industrielles. Il y a quelque temps on a convoqué à Montréal les fonctionnaires du Pacifique-Canadien et l'ancien président qui était présent, s'exprima ainsi:

J'arrive d'Angleterre. La situation ouvrière y est une cause d'inquiétude. Le problème

[M. Nickle.[

débattu entre les ouvriers et les patrons se résume à une question d'heures et de salaires. A mon avis, et il en sera ainsi au pays, il y a plus que cela aujourd'hui. Il s'agit non seulement d'heures et de salaires; mais encore de la situation réelle des ouvriers qui coopèrent dans une si large mesure à la création des industries et dont l'influence se fait aussi vivement sentir que celles des capitalistes et des patrons. Il s'agit de savoir quelle sera leur situation sociale à l'avenir. Il faut tenir pour incontestable que le travailleur de l'avenir, l'ouvrier d'aujourd'hui, doit être mis en mesure, lui, sa femme et ses enfants, de vivre un genre de vie tout à fait différent de celle du passé, et qu'il faut l'aider à atteindre ce but. Il ne faut plus qu'ils soient claquemurés dans cette existence étroite, dans cette vie sordide que les circonstances leur ont créée jusqu'ici. Il faut qu'ils puissent jouir des douceurs de la vie réservées jusqu'ici aux classes supérieures.

Voilà qui confirme l'opinion que derrière ce malaise et cette agitation qui règnent aujourd'hui parmi les classes ouvrières et à mon avis, parmi les populations rurales se dissimule le mécontentement inspiré à ces populations par la situation qu'elles occupent aujourd'hui au pays. Or, voici l'un des problèmes qu'il faut envisager et résoudre. Comment réussirons-nous à créer une position plus importante à ces concitoyens? Leur donnerons-nous satisfaction en laissant s'accentuer ces distinctions de classe et en tolérant que ceux qui semblent occuper une position plus élevée acquièrent encore plus d'importance socialement et par l'acquisition de titres honorifiques?

Comme je l'ai dit il y a un instant, nous avons combattu pour la démocratie, et si nous avons parlé sincèrement sur les tribunes publiques et ici même à la Chambre, alors, maintenant que la guerre est finie et que nous avons remporté la victoire, soyons conséquents et légiférons un peu dans l'intérêt de la démocratie et que notre première loi que nous adopterons supprime autant que possible les distinctions de classes qui reposent sur le savoir, non pas les distinctions de classes qui sont inhérentes à la nature, parce qu'il n'y a pas deux hommes qui soient semblables et que vous ne pouvez pas les rendre semblables par une loi du Parlement, mais supprimons les distinctions de classes qui ont la prétention de donner à un homme une meilleure position sociale qu'à un autre, non pas en raison de ses compétences, mais au moyen de l'influence.

J'ai dit que cette résolution va un peu plus loin que ma résolution de l'an dernier. L'expérience m'a appris que si vous voulez comprendre quelque chose qui fait partie de la vie nationale d'un pays qui a une constitution comme celle de l'Angleterre ou du Canada, le moyen de comprendre la question que l'on examine, c'est de revenir en arrière et d'étudier quelque peu le développement historique de ce que vous examinez. Aussi, je demanderai à la Chambre d'avoir de la patience, car je comprends qu'il faut une certaine somme de patience pour entendre un homme développer un argument qui le reporte à la première période de l'histoire, au moment où je m'efforce, monsieur l'Orateur, de vous exposer, ainsi qu'à la Chambre, les principes d'où est sortie la chevalerie.

Nous savons tous comment le système féodal a été introduit en Angleterre, peu de temps après la bataille d'Hastings. Guillaume de Normandie a donné à ses partisans les grandes propriétés foncières dont avaient joui les Saxons au pouvoir. Comme je l'ai expliqué à la Chambre, l'an dernier, il leur a donné d'énormes possessions et en appliquant le principe de tenures, il s'est procuré pour lui-même une armée par l'adoption du système féodal. Les propriétaires fonciers étaient nécessairement la classe la plus riche de la communauté. Les chevaliers étaient des gens de moindre importance qui détenaient de plus petites possessions foncières. Ayant quelque fortune, ils firent partie de la cavalerie plutôt que de l'infanterie, parce qu'ayant les moyens d'acheter des chevaux, ils combattaient d'une manière plus confortable, si je peux employer cette expression. Mais à mesure que le temps passait, et que le système féodal se développait, les hommes se débarrassèrent plus ou moins de leurs simples possessions féodales, obtinrent des terres en payant des revenus, et c'est alors que les rois d'Angleterre développèrent leur méthode de se procurer une armée. Ils dirent: Ceux qui ont une obligation envers nous sous forme de tenure féodale doivent combattre dans notre armée, mais ceux qui nous sont liés par allégeance doivent contribuer aussi pour quelque chose en faveur des forces combattantes de la nation. Ce fut une obligation de devenir un chevalier. C'était un privilège, parce que cela donnait à un homme une position sociale mais cela entraînait aussi des obligations envers l'Etat, et s'il est vrai que, pendant longtemps, les hommes étaient désireux d'occuper des situations de chevaliers, pour la position que cela leur donnait dans la communauté, le temps arriva où l'on considéra qu'il était avantageux de se débarrasser de l'obligation. Il devint nécessaire, en conséquence, que les rois d'Angleterre intervinssent, et en 1215, le roi Jean ordonna que chaque groupe de neuf chevaliers devrait en procurer un di-

xième, bien équipé en chevaux et en armes, pour la défense du royaume et contribuer au paiement de deux shillings par jour pour son entretien.

La peine consistait en la forfaiture de leur terre et en une amende. Mais à l'époque de Henri III, en 1224, le roi, afin de se procurer de l'argent pour ses guerres, ordonna à tous les laïques qui étaient d'âge militaires et qui détenaient un fief de chevalier, de se faire armer chevalier et un ordre semblable fut donné en 1234. En 1254, tous ceux qui détenaient une terre d'une valeur annuelle de 10 livres furent tenus de recevoir la dignité, bien qu'il fût possible de s'en exempter en payant une amende. A cette époque, les hommes étaient désireux de se dérober à la chevalerie, par suite des responsabilités qu'elle comportait, et les amendes paraissent avoir été considérables. Edouard 1er imposa de nouveau l'obligation et, en 1292, il ordonna que tous ceux qui détenaient une terre en fief de la valeur de 40 livres par an, seraient saisis.

Passant à une période ultérieure, Jacques 1er, au début de son règne, remit en vigueur la pratique et exigea que tous ceux qui avaient un revenu de cinquante livres fussent faits chevaliers ou payassent une indemnité, et il fit plusieurs centaines de chevaliers dans la première année de son règne. Le Long Parlement abolit la chevalerie obligatoire en donnant comme raison qu'il ne voulait pas que le roi se procurât de l'argent de cette façon, sans son consentement. En d'autres termes, l'octroi du titre de chevalier signifiait que le chevalier devait payer quelque chose pour obtenir son privilège.

Permettez-moi d'insister sur le fait qu'au commencement, la chevalerie était un privilège qui entraînait aussi une obligation ou un devoir envers l'Etat. Les chevaliers étaient aussi créés d'une autre façon: Chevaliers bacheliers était un titre distingué, accordé sur le champ de bataille à ceux qui s'étaient conduits avec bravoure et courage et aussi une reconnaissance accordée aux personnes distinguées qui embrassaient la carrière des armes. C'était la cérémonie d'entrée dans la classe des guerriers. Les rois accordaient des titres de chevaliers, dans les premiers temps, aussi facilement qu'ils accordent, aujourd'hui, des rubans et des ordres. C'est un état de choses qui a pris naissance par suite des conditions dans lesquelles vivaient les hommes à cette époque, et comme ces titres de chevalerie, qui ont leur origine dans la féodalité ou qui étaient conférés sur le champ de bataille, faisaient partie des conditions sociales de l'époque, il en était ainsi des titres de noblesse, qui prirent naissance au temps de la chevalerie.

Je fatiguerais inutilement la Chambre—car tous les honorables députés sont probablement au courant de la situation historique qui régnait au moyen âge—en m'étendant plus au long sur la signification du mot chevalier, du rôle qu'a joué cette institution anciennement en Angleterre, des abus auxquels elle a donné lieu, en un mot sur ses avantages et ses désavantages. La chevalerie a cependant eu ceci de bon: c'est qu'elle a établi certaines règles de vie; elle a amené les hommes d'armes au secours de la religion; elle a développé la force de caractère chez ceux qui étaient peut-être portés aux dérèglements; elle a contribué à faire naître l'ordre du désordre. Mais comme dans la plupart des institutions de cette nature, nombre de choses ridicules se sont produites à mesure qu'elle progressait et à l'exemple de nombreuses autres anciennes coutumes historiques en Angleterre, la chevalerie a fini par tomber en décadence et à devenir une institution démodée. Il est intéressant d'étudier l'origine de ces différents ordres de chevalerie. Or c'est à ces anciennes institutions qu'il faut remonter aujourd'hui, pour obtenir la signification réelle de l'anoblissement d'un citoyen. L'ordre de la Jarretière est le plus grand et le "plus noble" de ces ordres de chevalerie. Il fut institué par Edouard III vers le milieu du 14e siècle. L'incident qui a donné lieu à sa création prête à la controverse. L'histoire vulgaire et la plus communément acceptée, c'est qu'Edouard aurait ramassé, dans une fête, une jarretière de femme. Et à quelques courtisans, qui le plaisantaient à ce sujet, il aurait répondu: "Honni soit qui mal y pense". Il voulut par là faire un reproche à ceux qui par leurs rires paraissaient vouloir mettre un doute sur sa vertu, c'est-à-dire: "Qu'il soit déshonoré celui qui pense du mal de moi". Or, on prétend que c'est cet incident qui détermina le roi Edouard à adopter la jarretière comme l'emblème de l'ordre de la Jarretière. D'autres croient que l'ordre de la Jarretière doit son origine à une autre cause. D'après eux, Edouard aurait voulu faire revivre une vieille légende datant de l'époque de Richard I. Dans un tournoi où ses partisans étaient menacés de toutes parts, le roi leur aurait ordonné de nouer des bandes de cuir autour de leurs jambes afin de stimuler leur courage et de leur rappeler qu'ils avaient consacré leurs vies à la défense d'une grande cause.

[M. Nickle.[

Cependant, peu importe la raison exacte de la création de l'ordre de la Jarretière, il doit son origine à un incident fort ordinaire. Le roi, le prince de Galles et vingt-quatre chevaliers, tous gentilhommes de bonne race et d'une réputation irréprochable, faisaient partie de cet ordre. Cependant, monsieur l'Orateur, pour faire partie de l'ordre, il fallait qu'un gentilhomme conformât sa vie à des règles bien établies. Ces règles sont très bien exposées par Shakespeare, dans sa tragédie de Henry VI, Ve acte, 1re scène, quand il met dans la bouche de l'un de ses interprètes les paroles qui suivent:

"When first this order was ordained, my lords;
Knights of the Garter were of noble birth;
Valiant and virtuous, full of haughty courage,
Such as were grown to credit by the wars;
Not fearing death, nor shrinking or distress,
But always resolute in most extremes.
He, then, that is not furnish'd in this sort
Doth but usurp the sacred name of knight,
Profaning this most honourable order."

Je voudrais que nos concitoyens, qui sont en faveur de la continuation des distinctions titulaires, comparent les qualités que l'on exigeait autrefois des chevaliers:

He, then, that it not furnish'd in this sort
Doth but usurp the sacred name of knight,
Profaning this most honourable order.

Avec les qualités que possèdent certains de nos chevaliers crées en ces dernières années, armés, comme on l'a si bien dit, d'une rapière non aiguisée, afin de ne pas gâter les tapis.

Vient ensuite le très ancien Ordre du Chardon. Comme il s'agit d'un ordre de chevalerie écossais, je me contenterai de le mentionner, car il n'a jamais été conféré à des Canadiens. Nous avons ensuite le très illustre ordre de Saint-Patrice, qui est particulier à l'Irlande, puis l'ordre honorable du Bain, créé par George I en 1725. On a prétendu ressusciter par là un ordre qui est censé avoir été créé par Henri IV, lors de son couronnement en 1399. En réalité, un tel ordre n'a jamais été créé. Les chevaliers de l'ordre du Bain, bien qu'ils eussent préséance sur les chevaliers — bacheliers, étaient des chevaliers-bacheliers purement et simplement, dont la réception dans l'ordre était marquée de cérémonies plus élaborées que pour les autres et qui étaient armés chevaliers dans certaines grandes circonstances. Les membres de l'ordre étaient: le roi, le grand maître et 36 chevaliers-compagnons. L'ordre tient son nom du cérémonial d'investitude du 14e siècle pour distinguer ses membres des gentilhommes créés ou armés chevaliers pour des promesses accomplies sur les champs de bataille.

Après les guerres napoléoniennes—c'est-à-dire en 1815—les membres de l'ordre furent divisés en trois catégories, afin de commémorer la fin du long et pénible conflit que l'empire avait dû soutenir. Les trois catégories comprenaient: les chevaliers grands-croix (G.C.B.), les chevaliers commandeurs (K.C.B.) et chevaliers compagnons (C.B.), qui ne confère pas au titulaire le titre de "sir." Si dans un défilé de gala à la cour, vous aviez à fixer le rang dont jouissent les membres des divers ordres de chevalerie, vous vous rendriez compte que les chevaliers grands-croix devraient être au n° 110, le souverain étant le n° 1; les chevaliers commandeurs occuperaient le n° 112 et les chevaliers compagnons le n° 115.

Après cela vient l'ordre éminemment distingué de Saint-Michel et de Saint-George, celui avec lequel nous sommes le plus familiers au Canada, et que George IV a fondé en 1818. Le premier groupe comprend les chevaliers grands-croix (G.C.M.G., nº 111); les chevaliers commandeurs (C.C.M.G., n° 113), et les compagnons (C.M.G., n° 116), qui ne portent pas le titre de "sir". En 1868, un changement eut lieu et, quittant la vieille idée militaire de la chevalerie, le gouvernement anglais décida, par lettres patentes, que:

Pourraient être membres de l'ordre les sujets nés du souverain du Royaume-Uni qui auront pu occuper de hauts emplois de confiance dans les possessions coloniales de Sa Majesté, ou en récompense de services rendus à la Couronne dans des actes relatifs aux affaires étrangères de l'empire.

Vient ensuite l'ordre royal de Victoria, lequel a été institué le 25 avril 1896 par la reine Victoria, et que l'on confère pour des services personnels rendus à Sa Majesté et à ses successeurs. A cet ordre appartiennent le souverain, le chancelier et le secrétaire, avec des chevaliers grands-commandeurs, des chevaliers commandeurs et des commandeurs, plus deux autres catégories.

Le suivant est l'ordre du Mérite, fondé par Edouard VII. Il n'y a pas de chevaliers dans cet ordre. Il comprend ceux qui se sont distingués dans les armées de terre ou de mer de l'Empire, comme aussi ceux-là qui se sont fait un nom dans les sciences, les arts et la littérature. Le nombre des membres anglais de cet ordre s'arrête à vingt-quatre.

Vient après l'ordre du Service distingué, institué en 1886 par la reine Victoria. Dans cet ordre non plus le titre de chevalier

n'existe point, son objet étant de reconnaître certains services rendus dans l'armée et dans la marine. Le nombre de ses membres est illimité.

Ensuite vient l'ordre du Service impérial, fondé au mois de juin 1902 et revisé en 1908, en commémoration du couronnement du roi Edouard. Cet ordre est une reconnaissance des fidèles et méritoires services rendus à la couronne britannique par les membres du service civil de toutes les parties de l'Empire. Hommes et femmes y peuvent aspirer.

Je constate qu'il y a des ordres restreints aux femmes: le premier est l'ordre royal de Victoria et Albert institué en 1862, pure distinction de cour, divisé en quatre groupes que l'on désigne par les lettres V.A. Le deuxième est l'ordre impérial de la couronne des Indes, conféré aux mêmes fins que l'ordre de l'Empire des Indes, son but principal étant de reconnaître les services des femmes attachées à la cour de l'Inde.

J'arrive ensuite à l'ordre le plus récemment constitué, le plus excellent aussi, l'ordre de l'Empire britannique, créé en 1917. En ce qui regarde les ordres nés des événements historiques, peut-être ferait-on bien de ne pas trop les plaisanter, car ils ont pu, autrefois être utiles à leur but ; mais si jamais il fut un ordre qui n'ait servi à aucune fin, qui dans la pratique, ait fait totalement fiasco, ait démontré qu'après une grande guerre comme celle-ci, il est impossible de conférer des honneurs, c'est bien celui que l'on a appelé l'ordre de l'Empire britannique. Le flot des titres a heureusement jusqu'ici épargné le Canada; je devrais plutôt dire le flot des témoignages de reconnaissance auxquels cet ordre de l'Empire britannique a donné lieu. L'Afrique du Sud n'y a pas échappé, toutefois, et les honneurs ont inondé cette colonie, à tel point que, dans une dépêche du Cap en date du 2 septembre 1918, on annonce que les journaux de l'endroit critiquent et ridiculisent les honneurs conférés à la suite de la campagne de l'Afrique orientale allemande. Dans des articles un peu vifs, le "Times" du Cap, tourne en ridicule la longueur de la liste, et il affirme que le jour où l'Afrique du Sud aura cessé d'en rire, elle marquera son ressentiment d'être ainsi devenue la risée du reste de l'Empire, car telle a été la conséquence de cette affaire. La liste des membres de cet ordre comprend le souverain, le prince de Galles, l'évêque de Londres, le roi d'armes, etc., etc. Le titre est conféré pour services rendus à l'Empire, dans ses limites ou hors de ses limites et il est accessible aux femmes comme aux hommes. Cet ordre se compose de cinq classes :

Les chevaliers grands-croix ou dames (G.E.B.)
Les chevaliers commandeurs (C.E.B).
Les dames commandeurs (D.E.B.).
Les commandeurs (C.E.B.).
Les officiers (O.E.B.) et
Les membres (M.E.B.).

Croirez-vous, monsieur l'Orateur, que les membres de cet ordre ont le pas, dans les occasions solennelles, sur ceux qui ont mérité par des actes de courage et de bravoure sur les champs de bataille, l'ordre du service distingué? Toute l'affaire est une parodie des conditions modernes, et un court poème, que publiait récemment un journal de la Nouvelle-Zélande, en a fait l'exposé qui suit :

Ode to the O.B.E.
I knew a man of industry
Who made big bombs for the R.F.C.
And pocketed lots of L.S.D.
And he (thank God!) is an O.B.E.
I knew a woman of pedigree
Who asked some soldiers out to tea;
And said "Dear me!" and "Yes, I see,"
And she (thank God!) is an O.B.E.
I know a fellow of twenty-three
Who got a job with a fat M.P.,
Not caring much for the infantry,
And he (thank God!) is an O.B.E.
I had a friend, a friend—and he
Just held the line for you and me,
And kept the Germans from the sea,
And died without the O.B.E.
Thank God!
He died without the O.B.E.

Je pense que la dernière phrase exprime bien le sentiment du pays. La prétention et la priorité déterminée d'après le cérémonial ont le don de provoquer chez moi tantôt l'indignation et tantôt le rire. Assis, l'autre soir, devant un bon feu de cheminée, je me représentais une procession faite d'après le cérémonial et à laquelle eussent pu prendre part le ministre du Commerce, aujourd'hui en Europe, l'ancien ministre de la Milice, le premier ministre intérimaire et l'honorable député de Saint-Antoine. Je voyais avec quelle déférence l'ancien ministre de la Milice permettrait au ministre du Commerce d'avoir préséance sur lui; je croyais voir revivre Napoléon, à l'aspect de l'ancien ministre de la Milice, prenant préséance sur le ministre des Finances, premier ministre intérimaire qui, d'un gracieux salut, se reconnaissait son inférieur, et en apercevant le premier ministre intérimaire qui prenait place, avec son humilité habituelle, avant l'honorable député de Saint-Antoine.

Je le répète, on ne saurait appliquer les conditions du moyen âge à un pays démocratique comme l'est aujourd'hui le Canada.

[M. Nickle.]

Au douzième, au 13e et au 14e siècle, la moitié de la population d'Angleterre se composait de serfs. Créés pour un certain objet, les ordres d'autrefois sont tombés en décadence quand l'objet pour lequel on les avait créés eut été réalisé. Mais qu'est-il arrivé? Ceux qui en avaient été décorés eurent droit, par le fait même, d'occuper un certain rang particulier, de jouir d'une préséance et de certains privilèges dans la société. A la faveur des longues années de paix qui furent réservées à l'Angleterre, les marchands et les commerçants de ce pays-là s'enrichirent, puis ils s'imaginèrent que si ceux qui avaient fait la guerre avaient contribué à la gloire de l'Angleterre et s'étaient acquis, par là, un droit de préséance, eux aussi devaient mériter pareille reconnaissance, parce qu'en acquérant de grandes fortunes ils avaient également contribué au bien de l'Etat.

Dans la suite, le droit de suffrage ayant été attribué à un plus grand nombre de citoyens, il devint essentiel de verser de l'argent aux caisses électorales, comme je vais le faire voir dans quelques instants, et comme on l'a vu l'année dernière. Ces titres, qui assuraient un rang et une préséance dans la société, furent troqués, vendus ou donnés à ceux qui avaient aidé au parti alors au pouvoir.

Je le répète, à l'origine, les nobles moins bien partagés sous le rapport de la fortune évitaient d'être décorés, pendant que les citoyens riches cherchaient à l'être, et l'histoire s'est répétée à l'époque du progrès industriel de l'Angleterre.

M. Andrew T. Thompson, citoyen d'Ottawa, doué—beaucoup mieux que moi—de l'heureuse faculté de s'exprimer en vers, a publié récemment une petite brochure intitulée "The Canadian Knights' Entertainment" où il parle, en termes badins, de la décoration de certains chevaliers du Canada. Je viens de dire qu'on accordait des titres en considération de certaines contributions politiques; or, M. Thompson l'a si bien démontré en vers, que je crois devoir lire à la Chambre certains passages de ses poésies à ce sujet. Les vers diffèrent selon les classes de décorations accordées. Pour le prouver je me contenterai de citer une couple de passages de certaines pièces de M. Thompson. Je prends le premier dans la pièce intitulée "The Contributor Knight." Le voici:

And now a quiet smooth-faced man
Appears to speak his part,
A pros'prous man, of middle age,
And not too big a heart.

"I won my title well," said he,
"I saved my country dear,
Subscribing to election funds.
When there was cause to fear."

"Unless the boodle pot were full,
The other side would win,
And so wipe out all vested rights,
Which surely were a sin."

"I spent my thousands lavishly,
And when we won the day?
They handed me my knight-hood, and—
That's all I've got to say."

Dans une autre pièce intitulée "The Railway Knight", je trouve cet autre passage que l'honorable député de Springfield, (M. Richardson) appréciera, j'en suis sûr.

A sterner man succeeds the last,
A man of threat'ning mien,
And masterful—a leader he,
It's easy to be seen.

"Ye prate of ancestry," quote he,
"And blood both red and blue,
But my descent can straight be traced—
I swear to you it's true."—

"From brave Sir Henry Morgan,
Of buccaneers the King,
Who swaggered through the Spanish Main,
And robbed like anything."

"Of Spanish ships he took his toil,
He raided many a city,
His fame's kept fresh unto this day,
In roaring sailor ditty."

"The Freedom of the seas' was his,
For none dare say him nay,
He took his tithe from anywhere,
His motto, 'Make them pay."

"From his hot veins my blood I draw,
His watch-word, too, is mine,
I love to ponder on his might,
In day of Auld Lang Syne."

"From near Atlantic's sounding wave,
To far Pacific's shore,'
I've looted ev'ry treasury,
I've gathered more and more."

"Until, my primacy confessed,
They made of me a Knight,
In ermine's white and spotless fur,
I'm safely now bedlight."

Cela veut simplement dire que ces distinctions honorifiques ne sont pas accordées d'après le mérite du titulaire, d'après l'importance des services qu'il a rendus ou des sacrifices qu'il a faits, mais d'après le degré d'influence qu'il est parvenu à obtenir.

Je vais m'efforcer maintenant de démontrer qu'en Angleterre, la source même de ces distinctions, la corruption joue un rôle important dans la distribution des titres. Lord Bryce, que nous connaissons tous et dont nous respectons l'opinion, s'exprime ainsi dans son ouvrage intitulé "American Commonwealth":

On peut trouver paradoxal de dire qu'un millionnaire trouve devant lui une carrière sociale plus enviable et plus facile en Angleterre qu'en Amérique. Néanmoins, dans un sens, cela est vrai. En Amérique, la bonne société peut fermer ses portes à un homme vulgaire, de répu-

tation douteuse, de mauvaises mœurs ou malhonnête. En Angleterre, une grande fortune habilement employée forcera plus facilement ces portes. Dans ce pays, le propriétaire d'une grande fortune, s'il sait s'y prendre, peut acheter une position sociale de ceux qui sont en mesure de la lui donner; en obligeant ceux qui par leur position donnent le ton à la société, il peut les amener à lui servir d'introducteurs et le faire entrer ainsi dans les hautes classes, une chose que personne n'a le pouvoir de faire en Amérique. Pour arriver à ce résultat en Angleterre, un homme riche doit s'être abstenu de fraudes palpables, c'est-à-dire, de fraudes dont la preuve pourrait être faite devant les tribunaux. Il peut cependant être tenu comme suspect par l'élite du monde commercial, il peut être vulgaire et ignorant, il peut n'avoir rien pour le recommander, en dehors de sa fortune et sa volonté de la dépenser pour l'amusement des cercles à la mode. Tout cela ne l'empêche pas de devenir un baron ou même un lord et d'acquérir ainsi une situation enviée qu'il peut transmettre à ses descendants. L'existence d'un système de classes artificielles en Europe, permet d'appliquer le poinçon officiel sur un article en vil métal, ce qui serait impossible dans un pays foncièrement républicain.

Je ne citerai pas de longs extraits des débats de la Chambre des lords, en 1914 et en 1917, comme je l'ai fait l'an dernier. Ceux que la question intéresse pourront revoir le débat de la dernière session sur les titres héréditaires, ou mieux encore les débats de la chambre des lords que je viens de mentionner. Il est impossible de relire ces discours sans rester convaincu que ces distinctions ne sont pas accordées aux plus méritants, mais qu'elles sont achetées et vendues; qu'elles s'obtiennent, non pas en rendant des services au pays, mais en versant des contributions à des particuliers.

On me dira peut-être que nous n'avons rien à faire avec ce qui se passe en Angleterre. Comme je le disais l'an dernier, je n'admets pas cette proposition. Aussi longtemps que la Grande-Bretagne exercera une autorité législative sur le Canada, aussi longtemps les Canadiens et leur Gouvernement seront intéressés dans la composition de la chambre des lords et des conseils impériaux. Si, en Angleterre, ce pays si conservateur où l'on attache tant d'importance aux traditions et aux anciennes coutumes, la corruption joue un rôle si considérable dans la distribution des titres, combien de temps le Gouvernement canadien pourra-t-il résister aux assauts auxquels il sera certainement en butte, si nous ne coupons pas le mal dans sa racine avant qu'il ait eu le temps de s'implanter solidement?

Je me suis torturé l'esprit pour découvrir une raison à l'existence de ces distinctions honorifiques au Canada. J'ai étudié les raisons données par quelques-uns, j'ai cherché à discerner la philosophie qui s'en dégage, je me suis efforcé de trouver une cause rationnelle à l'existence de cette coutume, et voici ce que j'ai retiré de mes études et de mes lectures: Il existe trois raisons pour accorder des titres. La première c'est qu'il est dans la nature humaine de chercher de se distinguer des autres et que cette distinction est très chère à certaines personnes; la deuxième c'est qu'un homme peut être porté à faire de plus grands efforts dans l'espérance qu'il en sera récompensé; la troisième c'est qu'un homme rendra des services à l'Etat, s'il croit par là augmenter ses chances d'obtenir un titre.

Voyons à quoi tout cela se résume. Cela voudrait simplement dire que la nature humaine est tellement faible que personne ne fera de grandes choses, s'il n'y a pas de récompense à en attendre. C'est mettre la nature humaine au niveau de cette description qu'en a donnée du cynique: un homme qui connaît le prix de tout et la valeur de rien. J'apprécie autrement la nature humaine.

Je ne suis pas prêt à admettre que la nation canadienne soit si pauvre que nos hommes refusent de servir l'Etat et de faire de grandes choses à moins qu'il n'y ait une récompense pour les services rendus. La conscience d'avoir bien rempli son devoir doit être une récompense suffisante pour n'importe qui; la vertu doit se récompenser d'elle-même, et bien que quelques-uns, ainsi que je le disais tantôt, puissent être poussés par la vanité, je ne vois pas pourquoi le désir d'un petit nombre aurait pour résultat de marquer du sceau de la bassesse —si je puis rendre ainsi ma pensée—ceux qui ont rendu des services publiques pour la satisfaction d'en rendre. Je disais tantôt que, dans une guerre comme la présente, lorsque toute la nation s'est organisée pour la mener à bonne fin, il est ridicule de croire qu'il est possible d'établir une distinction entre ceux qui devraient être récompensés et ceux qui ne devraient pas l'être. Vous ne sauriez l'entreprendre. La situation est trop compliquée; les ramifications du service ouvrent un champ trop vaste.

Comment déterminerez-vous quel homme ou quelle femme, selon le cas, doit être l'objet d'un honneur, et quel homme ou quelle femme ne doit pas l'être? Déterminer à qui une récompense doit être décernée ou refusée est une tâche qui dépasse l'habileté d'un premier ministre, d'un gouvernement ou d'un groupe d'hommes. Comment déciderez-vous de la qualité relative des services et des sacrifices d'un individu

en les comparant à la qualité des services et des sacrifices d'un autre? Cette idée s'est violemment imposée à mon esprit depuis quelques semaines. Je causais avec un homme revenu du front, un membre d'un bataillon qui a accompli de beaux exploits—ce qu'il a fait a été bien fait et a rendu un service signalé dans cette guerre. Il me critiquait parce que, disait-il, mon attitude à la dernière session à l'égard des titres avait lié les mains du ministère et retardé jusqu'à la présentation du projet de résolution la dispensation de certaines récompenses qui leur auraient été décernées, à lui et à ses camarades, tant officiers que soldats. Je lui ai répondu: "N'êtes-vous pas content de savoir que vous avez rendu de bons services et que la population canadienne n'ignore pas que votre travail a été utile"? Il a rétorqué: "Non, je ne le suis pas, et voici pourquoi: si ces récompenses ne nous sont pas accordées, le monde dira que notre tâche n'a pas été bien remplie, parce que d'autres les ont reçues et que, seules, elles feront comprendre au public qu'on s'est montré à la hauteur de son devoir". Cela est un mauvais critérium, si vous ne pouvez pas l'appliquer dans une guerre comme celle-ci, car il est aussi sûr que vous créerez des jalousies qu'il est sûr que vous chercherez à l'appliquer; vous causerez nécessairement de l'aigreur, de l'amertume—et c'est ce que nous voulons pas voir découler de la présente guerre.

Vous ne pouvez pas, je le répète, mesurer les sacrifices et vous ne pouvez pas mesurer les services rendus. Ainsi que je le disais cet après-midi en parlant à la Chambre, je vois une femme en grand deuil, qui est entrée dans mon bureau il y a cinq à six mois et qui m'a dit qu'elle était veuve, que son fils unique, qui était parti pour le front, avait été tué. "Tout ce que je vous demande", disait-elle, "c'est que vous m'obteniez une photographie de la croix qui marque l'emplacement de sa tombe dans les champs des Flandres; je serai satisfaite d'avoir cette photographie pour me rappeler qu'il a fait son devoir à une époque de péril national, et de crise mondiale."

Pourriez-vous, au besoin, comparer les sacrifices et les services de cette femme au sacrifice et, probablement, aux services de centaines d'individus qui sont demeurés au foyer et ont fait de leur mieux, bien que leurs sacrifices soient beaucoup moins grands que ceux de cette veuve qui a donné son fils unique pour une noble cause? Le ministre des Postes de l'ancienne administration a, ces jours derniers, émis l'idée que ces titres étaient accordés par faveur et que, lorsque le ministère dont il faisait partie était au pouvoir, certaines gens ont refusé allégeance à ce parti parce qu'il n'obtenait pas pour eux du chef une récompense sous forme d'un titre honorifique auquel ils croyaient avoir droit. Monsieur l'Orateur, l'idée que le roi est la source des honneurs ne prévaut plus. Nous l'avons mise de côté l'an dernier, lorsque le premier ministre a annoncé à la Chambre que son décret du conseil, qui avait précédé le débat, pourvoyait à ce que des récompenses fussent décernées à des Canadiens sous la responsabilité du ministère. Cette déclaration nous força à conclure que, bien que ce soit sa majesté qui confère la récompense, la recommendation provient du premier ministre, et que le ministère en est réellement l'auteur parce qu'il fait le choix.

Au cours du débat qui a eu lieu en cette enceinte lorsque le représentant de Peterborough-Ouest (M. Burnham) a soumis un projet de résolution sur ce sujet, il y a quatre à cinq ans, le ministre du Commerce a dit:

> Je n'ai guère de commentaire à faire sur ce sujet, si ce n'est que les honneurs conférés proviennent de la source de tous les honneurs, c'est-à-dire, du roi, et que nous devons laisser à celui-ci le champ libre pour qu'il choisisse ceux à qui des titres honorifiques seront décernés.

C'était peut-être l'ancienne doctrine; le ministre du Commerce pouvait dans le temps considérer cette idée juste, car il a été clairement établi au cours du débat qui s'est produit l'année dernière qu'il y avait eu conflit d'autorité entre les fonctionnaires canadiens et le ministre des colonies à Londres, au sujet de l'attribution de ces récompenses. Mais le décret du conseil de l'an dernier dont le premier ministre nous a donné lecture, s'il a été agréé par le gouvernement anglais, établit nettement et hors de conteste que dorénavant ces faveurs, bien que conférées par Sa Majesté, sont accordées sur la proposition du ministère.

On m'a affirmé que ces récompenses décernées par la métropole stimulent le sentiment de la fidélité envers l'empire. Eh bien! je n'en crois rien. Je ne me figure pas que le loyalisme soit le moindrement stimulé par ces récompenses à provenance d'outre-mer. Chacun se rend compte qu'elles sont accordées sur la proposition des ministres canadiens, et je ne saurais me persuader qu'elles ont l'effet d'intensifier le sentiment du loyalisme. Cet attachement du Canada pour l'empire britannique n'est

pas en fonction du nombre des décorations attribuées à des Canadiens, n'est pas en fonction du nombre d'insignes, de cordons, d'écharpes distribués, mais est en raison des sentiments d'affection qui nous unissent à un pays qui, nous nous en rendons compte, à beaucoup fait pour le triomphe de la civilisation et à qui, suivant nous, il reste encore beaucoup à faire dans le même sens. Nous sommes fiers d'être citoyens britanniques, et cependant, tout citoyens britanniques que nous sommes, nous nous enorgueillissons d'être citoyens du Canada. Rien ne nous autorise à penser que nous resterons anglais plus longtemps simplement parce que Sa Majesté, de temps à autre, sur la proposition du gouvernement canadien, conférera certains honneurs, certaines dignités, à des Canadiens. La question que nous avons à décider à la Chambre des communes est celle-ci: Qu'est-ce qui vaut mieux pour le Canada? Nous n'avons pas une aristocratie comme il en existe en Angleterre; nous sommes une démocratie; et j'espère que notre démocratie sera telle dans le sens large et véritable du mot. Et s'il m'était loisible de le dire sans m'exposer au reproche de sermoner, j'oserais affirmer que suivant moi le grand péché du jour,—bien que péché ne soit pas ici le mot propre,—c'est l'ostentation et l'apparât, la prodigalité qui se généralise au pays, le développement en certains milieux de ce que les militaires désignent sous le nom de "swank" et de ce que, dans la langue commune, on appelle le snobisme. Ce que je voudrais c'est poser un principe franchement en opposition à ces fausses conceptions et signalant la nécessité de l'adoption chez nous de règles plus simples de vie; c'est le mérite, et non la bourse, qu'il faut récompenser, il n'y a que cela qui vaille.

Le sentiment populaire est opposé à ces attributions de titres. L'an dernier, je déclarais que je le soupçonnais; mais, si je le soupçonnais l'année dernière, j'en ai bien l'assurance cette année. Le président du conseil privé (M. Rowell) a plus d'une fois dans ses discours fait connaître son attitude. Eh comment! monsieur l'Orateur, le programme des cultivateurs, dont j'ai le texte à la main, ne signale-t-il pas nettement, comme un des articles les plus importants de son programme de réformes démocratiques, l'abandon de la pratique de l'attribution de titres à des citoyens du Canada. C'est tout récemment encore que le ministre de l'Agriculture (M. Crerar) déclarait que, à son avis, c'était là un bon programme au moment de sa rédaction et qu'il restait tel à ses yeux. Il se trouve donc un ministre au moins de mon bord.

[M. Nickle.]

Si ma mémoire ne me fait pas défaut, c'est au mois d'août 1917 qu'il fut tenu à Winnipeg une grande convention libérale à laquelle assista le ministre de l'Immigration et de la Colonisation (M. Calder), et cette convention émit un vœu condamnant l'attribution de titres en termes beaucoup plus énergiques que ceux dont je me suis servi cet après-midi. Ainsi donc, je pense avoir démontré que la classe agricole condamne cette pratique, et que ce qu'on désignait en 1917 comme étant le parti libéral de l'Ouest la condamne également.

Or il n'est pas douteux que la presse n'y soit opposée. Il est difficile de jeter les yeux sur un journal aujourd'hui sans y trouver quelque condamnation de cet usage. Voici, par exemple, un extrait du "Free Press", de Winnipeg, qui est ainsi conçu:

La chevalerie a fleuri avec une telle luxuriance au Canada, cependant, qu'elle est grandement exposée à devenir chose vulgaire. Les colonels honoraires sont devenus si nombreux depuis l'ouverture des hostilités, que même les colonels authentiques n'en imposent pas toujours. Les honneurs conférés par le roi sont exposés à la même aventure. Effectivement, on soupçonne certaines gens de faire la chasse à ces dignités. Oui, on les accuse de prendre froidement leurs mesures pour se faire conférer ces honneurs! Tellement, que lorsqu'un richard s'engage à fournir ses services gratuitement en vue de promouvoir quelque bonne œuvre de guerre, on entend souvent faire cette observation par un pince-sans-rire à tournure d'esprit pratique: "Ah! il veut se faire sirer".

D'autres journaux se sont exprimés assez fortement dans ce sens. Des articles très prononcés ont paru à Woodstock, et laissez-moi vous en lire seulement un ou deux extraits, car je ne me propose pas de retenir la Chambre bien longtemps cet après-midi.

Plus tôt nous apprendrons à envisager honnêtement ce qui se rattache à notre existence nationale même, plus tôt nous saurons distinguer entre la réalité et la fiction pure et simple, entre la reconnaissance qui est méritée et celle que l'argent seul procure, mieux ce sera pour le Canada, à ces deux titres de nation jeune et de partie de l'empire britannique. Plus fidèlement le Canada tiendra compte de ses propres aspirations, plus il sera en mesure de rendre service à l'empire. Ce ne sont pas les amis du Canada ceux qui cherchent à établir de nouveau, dans cette région encore nouvelle, les institutions désuètes d'autres pays et surtout celles qui viennent en conflit avec l'âme même de notre démocratie. . . . Ce n'est pas une réponse de dire que ces titres et ces honneurs viennent du roi et que leur octroi fait partie de sa prérogative. Dans un sens, ils viennent du roi, mais nul ne pense que le roi lui-même est responsable à cet égard autrement qu'en sa qualité de chef constitutionnel agissant d'après l'avis de ses ministres responsables.

Voyons ce que le "Whig", de Kingston, un journal publié dans mon comté, dit:

Les hommes publics d'Angleterre ne sont pas aussi friands du grade de chevalier—M.M. Gladstone et Bright s'en sont passés de leur temps, et c'est encore ce qu'ont fait jusqu'à présent M.M. Balfour, Asquith et Lloyd George. On surcharge le Canada de titres, mais ces derniers ne conviennent pas au sol de ce pays.

Je pourrais continuer durant une demi-heure, à lire des extraits de journaux qui sont dans la même note, mais ce serait fatiguer la Chambre sans grand bénéfice pour les députés, au point de vue des renseignements.

J'avoue qu'on éprouve des difficultés à résoudre le problème d'une façon logique, mais, à mon avis, ces difficultés ne sont pas insurmontables. J'estime que la législation moderne tend à faire disparaître toutes les distinctions sociales. Voilà ce que je me suis efforcé d'établir à l'endroit des titres de chevaliers, tels qu'ils ont été depuis leur origine en Grande-Bretagne.

Le Canada est sur le point de se constituer en nation. Voici le problème qui se pose à nous: Allons-nous nous lancer dans notre nouvelle voie, sans erreur, ou bien si nous commettrons une faute dès le départ? Le Canada doit-il être une vraie démocratie avec l'égalité devant la loi, sans distinction sociale? Ou bien allons-nous souffrir que l'aristocration mette cette grande guerre à profit pour faire pénétrer ses us et coutumes dans ce pays? La masse du peuple y est opposée et la question que cette Chambre, représentant le peuple canadien de l'Atlantique au Pacifique, est appelée à décider, cet après-midi, est celle-ci: Devons-nous nous faire l'écho des sentiments de nos commettants? S'il faut en juger par les entretiens que j'ai eus avec un grand nombre de mes collègues, leurs sentiments sont ceux de la Chambre. Ou bien devons-nous obéir à ceux qui s'arrogent le privilège de penser pour nous?

M. RICHARDSON: Je crois, monsieur l'Orateur, que je ne puis mieux commencer les observations que je vais soumettre, qu'en faisant un autre emprunt à cette riche collection de poèmes dont l'honorable député de Kingston (M. Nickle) vient d'orner le hansard. C'est l'œuvre d'un ancien membre de la Chambre, le colonel Thompson, et vu qu'il y est question des chevaliers politiques, elle ne manquera pas d'intéresser spécialement la députation, par le temps qui court:

In ancient armour now we see,
It surely is a sight,
A politician high in place,
Who also is a night.

"From turret to foundation stone",
I am a Democrat,
"The rank is but the guinea's stamp"
Rab Burns was right in that.

"But when knighthood was offered me,—
Now show a little reason,—
To flout the kingly offer then,
Were surely like to treason."

"And don't forget, there's Lady Z.,
A wife both good and true,
Who wanted to be Lady Z.,
So pray what could I do?"

"Don't bother with the 'Sir' to me,
I know it's not in favour,
And for a red-blood Democrat,
It hath too migh a savour."

"Just call me Harry, Tom or Dick,
Or Cliff, or Bill or Sam,
All titles are, I'm quite sincere,
Not worth a tinker's dam."

Je ne prends pas la parole pour appuyer la motion de l'honorable représentant de Kingston. Vous vous rappelerez, monsieur l'Orateur, le débat auquel a donné lieu, l'an dernier, la motion déposée par mon honorable ami et demandant qu'on mît fin à l'octroi de titres héréditaires. Dans cette circonstance, j'ai proposé un amendement qui biffait le mot "héréditaire" et qui demandait qu'on mît fin à tous les titres conférés à des Canadiens, à la mort de ceux qui les portaient. Je tiens à féliciter mon honorable ami du progrès réel qu'il a fait durant la vacance du Parlement. Je ne l'accuse pas d'un larcin considérable, mais, cette session-ci, il me ravit mes foudres, en soumettant une motion en tous points semblable à l'amendement que j'ai présenté, l'an dernier. Qu'il accepte mes sincères félicitations à propos de la façon très habile dont il a présenté sa thèse, en la présente occurrence.

Mon honorable ami a constaté—et c'est aussi ce que nous avons fait, tous les honorables membres de la Chambre et moi aussi—durant la vacance du Parlement, que la population du Canada est pour ainsi dire unanime à demander l'abolition de tous les titres. S'il en est ainsi, j'ai éprouvé, à la dernière session, beaucoup de regret, en constatant que le premier ministre (sir Robert Borden) ne suivait pas la pratique inaugurée par le premier ministre intérimaire (sir Thomas White) au cours de la présente session, lorsqu'il s'est agi de l'économie de la lumière du jour, et qu'il a laissé la question comme n'en étant pas une de parti pour la Chambre, en général.

Je suis persuadé que si l'on avait fait cela, la Chambre se serait prononcée en faveur de l'abolition de tous les titres de noblesse. Je regrette particulièrement que

sir Wilfrid Laurier, qui a dirigé l'opposition avec tant de distinction, ne soit plus de ce monde et ne puisse pas prendre part à ce débat. Tous mes collègues et vous-même, monsieur l'Orateur, vous vous rappelez l'attitude qu'il prit l'an dernier. Quoiqu'il eût accepté lui-même un titre, il déclara qu'il ne croyait pas aux titres de noblesse et qu'il était prêt à jeter le sien dans le feu et l'y faire brûler. Une opinion comme celle-là venant d'un homme qui occupait en cette Chambre la position de chef de parti devait produire son effet ici comme dans tout le pays. Je suis parfaitement d'accord avec l'honorable député de Kingston, quand il dit que le public est, sinon tout à fait, au moins presque unanimement en faveur de l'abolition de presque tous les titres. L'historique que mon honorable ami a fait des titres de noblesse m'a frappé. Pour cela il est remonté jusqu'à mille ans en arrière.

J'ai vécu dans l'ouest du Canada pendant de nombreuses années. Là, en compagnie de mon honorable ami de Winnipeg-Sud, dont nous aurons le plaisir, j'espère, d'entendre bientôt l'éloquente parole, car c'est un orateur de marque, j'ai pu voir des fêtes indiennes, appelées " pow-wow, " où les grands chefs arrivaient couverts de peinture et de plumes, et où les femmes, vêtues de couvertures aux couleurs fantastiques, dansaient au son plus ou moins séduisant du " tom-tom. " Remontant plus loin dans le royaume animal, nous savons tous comme le paon et le dindon se pavanent dans la cour de la ferme, faisant un brillant étalage de leur personne en exhibant leur plumage. Les Indiens suivent leur exemple. Mais j'ai toujours été surpris, monsieur l'Orateur,—je ne sais pas ce que vous en pensez vous-même—de voir, à l'occasion de couronnements ou autres grands événements, des êtres humains, supposés doués par Dieu d'une intelligence, porter des plumes fantastiques à leur chapeau, se couvrir de rubans, de dentelles et de ganses d'or, et se pavaner en grande procession tout comme le font les Indiens. Il me semble, quoique ces parures coûtent un peu plus d'argent, que la race humaine a réellement fait peu de progrès.

Nous voyons même actuellement cette course folle vers les honneurs. Les gens ne semblent pas être satisfaits de la vraie dignité que comporte un nom honnête qui vous est légué par vos parents, de la simple dignité de citoyen; il leur faut devenir lord ceci, ou duc de cela, ou sir untel. J'apprends même qu'un nouvel ordre a été créé pour les dames. Cela ne me semble pas s'accorder avec les idées de progrès que nous avons en ce pays-ci; c'est loin de la véritable dignité, simple et modeste. Ce n'est pas cela qui fait l'homme. Comme Burns l'a dit:

A prince can make a belted knight,
A marquis, duke and all that;
But an honest man's above his might,
Good faith, he must not try that .

Je n'ai pas dit ces vers en écossais, quoique j'eusse pu le faire. Il n'y a pas de potentats, ni groupes, ni armées de potentats, qui puissent élever la dignité de l'homme ou de la femme; malgré tout, nous voyons en ce pays la même course folle aux distinctions sociales.

Ainsi que vous pourrez vous le rappeler, monsieur l'Orateur, lorsque j'ai proposé mon amendement, l'an dernier, le très honorable premier ministre a décidé que la Chambre ne devait pas l'adopter, parce qu'il était en communication avec le gouvernement anglais, à qui il avait fait certaines propositions. Il mit l'existence du Gouvernement et la sienne en jeu sur la proposition que j'avais faite pour modifier la motion de mon honorable ami. De sorte que soudain une crise confronta la Chambre. Si l'amendement avait été adopté, ainsi qu'il l'aurait été sans la déclaration du premier ministre—et je suis sûr que vous saviez vous-même que la Chambre était en faveur de l'abolition des titres—la nation aurait été plongée dans une crise. C'eût été la fin du Gouvernement d'union, pour lequel de si grands sacrifices ont été faits dans les deux partis, et dont le maintien était si essentiel pour la nation, surtout à cause de l'état de guerre qui existait à ce moment. Que pouvait faire dans la circonstance un humble député comme moi qui n'avait pas l'expérience d'une situation de ce genre? J'ai cru que je devais sacrifier la question la moins importante pour supporter la guerre. Je ne voulais pas que la situation de nos troupes fût gênée, ni que la victoire fût compromise par la chute du ministère; c'est pourquoi j'ai demandé à la Chambre de bien vouloir me laisser retirer mon amendement. Cette permission ne me fut pas accordée, et je me trouvai alors dans la difficulté de décider si je devais, oui ou non, voter pour mon propre amendement. Je connais des députés qui m'ont critiqué pour avoir pris le moyen terme. J'ai déclaré à cette époque, et je réitère maintenant, que quand on ne sait pas quoi faire, il vaut souvent mieux ne rien faire du tout.

Je me suis donc tenu coi et n'ai voté en aucun sens. Cette mesure n'est pas toujours

applicable, mais j'ai pensé que c'était alors légitime. Il s'est passé bien des événements depuis que la Chambre s'est trouvée en présence de cette crise passagère et j'en suis convaincu, mes collègues ont constaté, comme moi, que le pays est, dans une large mesure, sinon presque entièrement favorable à l'abolition de tous les titres. J'espère donc que les incidents de l'année dernière ne se répéteront pas, mais que les députés pourront voter sur cette question en s'inspirant de leurs convictions. Encore qu'elle ne soit pas d'importance majeure cette question intéresse profondément le public canadien.

Mon honorable ami a bien mis en lumière l'antique théorie touchant la création de la chevalerie. Jadis le titre de chevalier était créé pour des raisons militaires; et l'on n'était pas à l'affût de ces distinctions, mais elles arrivaient sans qu'on les recherchât. Les citations me répugnent, car elles fatiguent l'attention de la Chambre; seulement je tiens à citer ici un excellent article du "Chronicle" que j'ai lu à Londres, l'été dernier et qui est dû à la plume d'Arthur Pollen, qui fait autorité sur cette question dans l'empire britannique:

Si grand a été le nombre d'honneurs conférés récemment par le roi, sur proposition de ses ministres que le public s'est demandé comment tant de concitoyens, dont il ignorait l'existence, avaient pu gagner ces titres, héréditaires et autres qu'on leur a conférés.

Que tout cela se cadre bien avec ce qui se passe au Canada!

Les raisons données officiellement pour chaque honneur conféré ne sauraient satisfaire la curiosité bien pardonnable ainsi créée.

Ce n'est pas là, du reste, la question que je veux discuter, mais bien une autre question soulevée, il y a deux générations, par Matthew Higgins, le fameux "Jacob Omnium" de la période décemnale des cinquante. La guerre, après tout, intéresse les soldats et les marins et après la guerre de Crimée, lorsque les civils, de l'avis de Higgins, semblaient s'être trop libéralement pourvus de décorations, il ne leur ménagea point les sarcasmes de sa plume caustique sur ce texte des Ecritures: "Les rois avec leurs armées ont fui et été mis en déroute; et les gens de la famille se sont partagés les dépouilles." Il serait assez intéressant de savoir comment de nos jours on a réparti les honneurs entre les défenseurs de la patrie sur les champs de bataille et des défenseurs de la guerre au pays.

Notez bien cette distinction; "entre les défenseurs de la patrie sur les champs de bataille et les défenseurs de la guerre au pays." Continuons:

Quant aux honneurs les plus élevés, ceux qui comportent des titres, comment les a-t-on distribués depuis l'ouverture des hostilités, en tout on a élevé 61 personnes à la pairie....

Ce fait est important, parce qu'il fait voir le chiffre des honneurs conférés à ceux qui ont combattu pour la liberté de l'empire et celui des titres décernés aux politiciens et autres qui ne sont jamais allés au front de bataille.

En tout, on a élevé 61 personnes à la pairie, y compris les degrés supérieurs franchis par ceux qui étaient déjà anoblis. M. Asquith a élevé 28 personnes à la pairie et M. Lloyd George, 33.

Les civils ont reçu 58 de ces honneurs. Deux seulement ont été conférés à des soldats et un seul à un marin. Six chevaliers de l'ordre de la Jarretière, quatre de l'ordre du Chardon et quatre de l'ordre Saint-Patrice ont été créés. Sauf un seul, ce sont tous des civils qui ont été créés chevaliers de l'ordre de la Jarretière et la même règle s'applique aux ordres du Chardon et de Saint-Patrice. Cinquante-six heureux mortels ont reçu le titre de "très honorable," comme conseillers privés et ce sont tous des civils, et 107 sont devenus baronnets et sur ce nombre il y a 106 civils et un seul marin. Quant aux honneurs qui confèrent rang héréditaire ,164 ont été conférés à des civils et 4 à des soldats et à des marins, le rapport étant de 41 à 1. Les grands ordres ont été donnés dans le rapport de 11 à 3, et les titres de conseillers privés dans le rapport de 56 à zéro. En somme, le rapport est de 231 à 7.

Les soldats, naturellement font bien meilleure figure, quand on en vient aux petits ordres de chevalerie abstraction faite des honneurs accordés aux soldats des Indes, 262 soldats et marins ont été admis au rang d'un ordre comportant un titre ou bien ont reçu de l'avancement, de chevalier commandeur à grand croix. Si je ne me trompe, pas un seul soldat ni un seul marin n'a été créé bas-chevalier—du moins pour services d'ordre militaire ou naval—et ce fait a provoqué quelques observations; car enfin, la chevalerie ne suggère rien, si ce n'est le service par les armes.

Je tiens à souligner cette phrase: "car la chevalerie, après tout, ne suggère autre chose que le service par les armes".

Néanmoins on a créé 262 chevaliers parmi eux; mais un grand nombre de ces titres n'ont pas été conférés pour services rendus dans la guerre, ces titres ont été conférés à titre d'avancement à l'ancienneté, pour services dans l'administration intérieure et ainsi de suite, absolument comme cela serait arrivé en temps de paix ce sont pour ainsi dire des honneurs d'ordre civil conférés à des soldats, à des officiers employés au ministère de la guerre et à l'amirauté qui ont présidé à des départements, dont la responsabilité a toujours constitué un titre à la dignité de chevalier commandeur de l'ordre du Bain, et la même observation s'applique aux avancements de ce dernier ordre à celui de chevalier grand croix de l'ordre du Bain. En temps ordinaires ces grades de chevalerie et ces avancements s'élèveraient à 15 ou 20 par année, et ainsi tout au plus pourrait-on attribuer 180 ou 200 de ces honneurs à des services militaires. En même temps, les civils, hommes et femmes, ont reçu 739 grades de chevalerie ou leurs équivalents! M. Asquith et M. Lloyd George ont conféré ces décorations à peu près dans la même proportion. M. Asquith a créé 210 chevaliers civils et 84 chevaliers militaires, M. Lloyd George 473 chevaliers civils, a décoré 48 dames et 178 chevaliers d'ordre militaire et naval. Pour les grades les plus élevés, le rapport est

donc de 46 à 1 et pour les grades inférieurs, de plus de 3 à 1.

Cela donne une idée de la façon dont on a distribué des honneurs en Angleterre. Désirons-nous imiter l'exemple de l'Angleterre? Quelquefois, on la cite comme un bel exemple à suivre, mais dans une question comme celle que nous étudions cet après-midi, le Canada devrait s'en rapporter à son propre jugement. Quand j'étais en Angleterre, j'ai été frappé par un article de Robert Blatchford, le grand écrivain socialiste anglais et un des plus remarquables socialistes du monde. Dans cet article, l'auteur a employé un argument auquel, suivant moi, on ne peut répondre, contre l'octroi de titres et qui est une accusation contre tous les genres de jobarderie. M. Blatchford a reçu une lettre d'un opticien d'Angleterre, dans laquelle il s'exprime ainsi :

> Je suis un fabricant pratique de montres et d'horloges et opticien et en outre je possède la plus ancienne maison de commerce de la ville. Je suis assez vieux-jeu pour aimer mes enfants et désirer faire de mon mieux pour eux et payer ce qu'il faut pour cela.
>
> Je suis allé voir le principal d'une de ces écoles des hautes études, désignées d'une façon assez jobarde comme étant "des écoles pour fils de gentlemen" et il m'a dit qu'il ne pouvait pas accepter mes garçons parce que j'avais une boutique" dans la ville. En d'autres termes, parce que mes enfants ont été assez insensés pour choisir un vulgaire homme de métier comme père, ils doivent être ostracisés au point de vue social et éducationnel.
>
> J'avais espéré que quatre ans d'horrible guerre aurait balayé cette variété de jobarderie et ces distinctions de classes, mais il paraît que je me suis trompé.
>
> Je dois dire que les parents d'au moins deux des élèves de l'école supérieure me doivent de l'argent que je ne recevrai jamais.

Dans l'article en question, M. Blatchford fait les commentaires suivants :

> Cette affaire dont parle la lettre de l'opticien peut paraître triviale, mais ne l'est pas.
>
> Et l'affaire ne finit pas là car la lettre indique quelque chose de plus qu'une division de classe ou de caste parmi le peuple, cela nous prouve très clairement qu'il y a quelque chose de radicalement et de sérieusement mauvais dans une nation où l'on peut être aussi aveuglément jobard. Cela témoigne d'une appréciation erronée des valeurs, une estimation des hommes non par leurs mérites, leur utilité ou leur conduite, mais par leurs habits, leurs occupations ou leur manière de prononcer certains mots.

Je ne crois pas que M. Blatchford ait exagéré la situation dans cette description. Est-ce que cette nation nouvelle de l'Occident désire fonder une aristocratie et instituer un règne de snobisme comme celui qui est décrit ici? Si elle n'a pas ce désir, elle doit s'élever invariablement et résolument contre toute distinction sociale et des titres et le devoir de ce Parlement est d'exprimer son opinion sur la question. J'ai discuté avec M. Lloyd-George, ce grand tribun populaire, la question des titres et je ne pense pas violer un secret—il ne m'a pas demandé de ne pas répéter ses paroles et je ne doute pas qu'il serait prêt à les redire publiquement, s'il était invité à le faire—je ne crois violer aucun secret si je dis qu'il m'a informé qu'il était résolument opposé, surtout aux titres héréditaires et qu'il avait eu l'intention, et qu'il espérait toujours pouvoir le faire, de présenter un bill qui abolirait complètement les titres héréditaires. Il ne s'opposait pas tant aux titres temporaires conférés à des hommes qui s'étaient distingués sur le champ de bataille ou dans quelque action remarquable, mais il était absolument opposé aux titres héréditaires. En parlant avec le très honorable premier ministre, je hasardai un pronostic et j'émis l'idée que peut-être un jour, comme journaliste, je serais obligé de signaler le fait qu'il aurait accepté lui-même un titre. Il se mit à rire de bon cœur et répondit: "Mon cher ami, vous pouvez avoir l'esprit absolument tranquille à ce sujet. Lloyd George mourra comme il a vécu, un simple homme du peuple." L'acquisition d'un titre ajouterait-elle quelque chose à l'élévation du caractère et à la grandeur de la carrière de M. Lloyd George? Au contraire, je crois que cela diminuerait sérieusement sa grandeur.

Je ne me propose pas de parler très longuement sur ce sujet, mais je terminerai en proposant un amendement à la motion de mon honorable ami, comme je l'ai fait l'an dernier, et je le présenterai à la fin de mon discours. J'ai toujours pensé que si vous devez avoir des titres (et naturellement je les désapprouve sous toutes les formes), si le sentiment public était en faveur des titres, ils devraient être distribués équitablement parmi la population de ce pays. On devrait reconnaître les importants services des éducateurs. Il devrait en être de même avec les agriculteurs—une classe sans laquelle il serait impossible de développer avec succès le pays. Avons-nous jamais vu un agriculteur recevoir un titre de chevalier dans ce pays? J'estime aussi qu'on devrait reconnaître les services éminents des médecins et des chirurgiens qui ont tant fait pour soulager les souffrances de l'humanité.

M. BURNHAM: L'honorable député est-il maintenant en faveur d'accorder des titres ?

M. RICHARDSON: Non. Je dis que si vous devez avoir cette excroissance sur le

corps politique, on devrait accorder ces reconnaissances d'une façon équitable. Je tiens à assurer mon honorable ami de Peterborough, que je ne le cède à personne dans ce pays, pour mon opposition à l'idée mêmes des titres. C'est absolument dérogatoire au pays et une très grande erreur, mais je disais que si vous devez avoir un pareil état de choses, on ne devrait pas oublier les hommes du type que j'ai mentionnés.

Un DEPUTE: Retranchez la dernière ligne de la résolution.

M. RICHARDSON: Je discuterai la résolution d'une manière appropriée avant de terminer mes remarques, si mon honorable ami veut bien m'en donner la chance.

En Canada, les titres ont surtout été répartis entre les politiciens amis du pouvoir, les lanceurs et exploiteurs d'entreprises de chemins de fer, les grands financiers ainsi que les riches nababs et les ploutocrates. Consultez la liste de ceux qui ont été décorés par tout le pays. Elle comprend des hommes de réputation douteuse, de peu de capacités, qui n'ont jamais accompli d'œuvres patriotiques ou philanthropiques, mais qui se sont contentés de tripoter les affaires de l'Etat. Un bon nombre de ces gens, à mon avis, ont assez d'esprit et de sens pour suivre l'exemple de sir Wilfrid Laurier, qui a offert, l'année dernière, d'allumer un feu de joie avec leurs décorations, si seulement ils pouvaient le faire à la dérobée et nuitamment. A l'époque critique que nous traversons en ce moment, par ces temps de malaise social et de renaissance publique, nos gouvernants, auxquels incombe la responsabilité des idées qui se gravent dans l'esprit agité, inquiet, jaloux, exigeant si vous le voulez et, en considération de tout le passé, peut-être même raisonnablement haineux d'une partie de la populace divisée en différentes factions, doivent exercer un soin jaloux et constant, afin que la justice et l'égalité sociales soient la note dominante dans toutes nos lois. Il faut bien nous garder d'essayer d'implanter une aristocratie de clinquant dans cette jeune démocratie de l'Amérique du Nord. L'idée de conférer des distinctions sociales chez nous doit être oblitérée; plus que cela, la plante qui a pris naissance dans le sein de notre sol doit être arrachée et détruite à jamais.

A tout événement si nous devons, "ce qu'à Dieu ne plaise"! persister dans cette erreur, les autorités feraient mieux de voir à ce que ces distinctions servent à consacrer la dignité du travail, la véritable aristocratie des grandes œuvres de l'industrie et de la mécanique ainsi que le mode de vie simple et modeste dont l'histoire de Cincinnatus, le héros romain, nous fournit le meilleur exemple. Si nous comparons les hommes qui ont reçu des distinctions honorifiques avec les dignes citoyens que l'on a publiés, la conclusion a de quoi dégoûter les Canadiens respectables de sens rassis.

Il n'y a personne, à mon avis, qui voudra défendre l'octroi de titres héréditaires en Canada, surtout dans cette Assemblée. Personne ne voudrait voir s'implanter au pays une aristocratie héréditaire. Nous sommes témoins des maux que l'existence d'une aristocratie nobiliaire a causés dans la mère patrie. Pour moi, il n'y a rien au monde qui ait plus contribué à l'esclavage ou à l'humiliation du peuple que l'aristocratie héréditaire, la "noblesse" comme on dit là-bas. J'ai eu l'occasion de visiter la Grande-Bretagne à plusieurs reprises et j'ai souvent voyagé en omnibus assis à côté du conducteur. Or, j'ai toujours profité des circonstances pour mettre le travailleur à son aise avec moi et obtenir son avis concernant l'aristocratie ou la noblesse. Or, je dois l'avouer en toute franchise, l'expérience que j'ai acquise à ce sujet m'a profondément désillusionné. Les Anglos-Saxons, les basses classes comme on dit là-bas—et c'est une expression que je n'aime guère à employer—du moins la grande majorité du peuple me paraissent nourrir de l'admiration et de l'amitié pour la noblesse; on dirait que les prolétaires anglais aiment à être traités de haut et à se faire mépriser.

La dégradation de la race humaine a été le résultat de toutes ces distinctions dans l'ancien monde, de sorte que nous ne devrions pas songer un seul instant à suivre l'exemple des peuples européens en maintenant chez nous des distinctions de classe ou de caste. Enseignons plutôt à nos concitoyens la dignité de la virilité et que les chances sont égales pour tout le monde.

Tous les hommes, affirme la déclaration de l'Indépendance des Etats-Unis écrite par Thomas Jefferson, sont nés égaux. Cette affirmation n'est peut-être pas exacte, si vous le prenez dans son sens littéral. Tous les hommes ne sont pas doués également par la nature. Je suppose donc que l'intention de Jefferson était d'affirmer que tous les hommes sont nés avec des chances égales et doivent être considérés comme jouissant d'avantages égaux aux yeux de la loi. Donc, si le Canada permettait à

une aristocratie héréditaire de s'implanter ici, nous porterions un coup terrible à notre droit civique et à l'avancement de la démocratie canadienne. Nous n'avons pas le droit de permettre qu'une plante de cette nature fleurisse sur le sol du Canada. Je ne sais trop si même les quelques citoyens du Dominion qui possèdent des titres héréditaires, après s'être amusés comme des enfants avec ces jouets ornés de brillants, ne seraient pas heureux de les lancer gracieusement dans le feu de joie de Laurier. Ces distinctions ne doivent pas se perpétuer dans la vie d'une nation. Quelle nouvelle dignité, je vous le demande, Gladstone aurait-il bien pu ajouter à son nom en acceptant un titre de chevalier ou de pair d'Angleterre? La race humaine lui en serait-elle plus reconnaissante à l'heure qu'il est? Si John Bright ou Cobden, ces grands libérateurs industriels et économiques, avaient accepté des titres, est-ce que leur mémoire serait plus vénérée? Des personnages comme ceux-là, à mon avis, se seraient dégradés du seul fait d'accepter des titres.

Le nom d'Edmund Burke, le plus grand orateur, peut-être, de tous les siècles, nous serait-il aussi cher, si l'on en avait fait un duc et un pair? Et dans notre propre pays, est-ce que, par exemple, Edward Blake, cet illustre parlementaire qui, pendant vingt ou vingt-cinq ans, peut-être, a consacré au service de la nation la puissance de son talent, aurait été anobli, rendu plus illustre par un titre de chevalier qu'on lui aurait décerné autrefois? Est-ce qu'un pareil titre aurait grandi l'honnête homme par excellence qu'était Alexander Mackenzie? Ce sont là deux noms, monsieur l'Orateur, que chacun respecte, dans le pays. A ces noms pourrait être ajouté celui d'un autre grand Canadien, William Lyon Mackenzie, à qui le Canada doit beaucoup plus qu'on ne le pense généralement, aujourd'hui. Le peuple, en effet, a la mémoire bien courte, et c'est une grande erreur que nous commettons en n'étudiant pas la vie des hommes qui se sont dépensés pour nous.

William Lyon Mackenzie a longtemps combattu pour le gouvernement représentatif et responsable; il a lutté contre le Pacte de famille. De descendance écossaise, il refusa toujours de se laisser dominer, et toujours il prit noblement la défense du droit et des bons principes, prêt à mettre sa vie et sa liberté en péril, s'il avait fallu prendre part à une révolte contre ce qu'il regardait comme une injustice. Peut-être se trompait-il, et je n'oserais certainement pas l'affirmer, aujourd'hui que l'histoire nous en a fait connaître les suites. Il a couru le risque des conséquences de son acte, et c'est à lui que le Canada est redevable de tant de choses, aujourd'hui. Chassé de son pays, il s'exila pendant des années sur une terre étrangère, passant des jours souvent, sinon des semaines, sans nourriture. Il était sans ami et n'avait personne à qui dire un mot amical. Ensuite fut déclarée l'amnistie, et il revint au Canada, où il mourut vieux et désolé. Est-ce que le nom de William Lyon Mackenzie serait plus cher au peuple canadien, si un titre de chevalier ou quelque autre honneur lui eût été conféré par les puissants qui disposent de ces faveurs? Nullement. Pour ceux qui ont étudié et qui ont su apprécier sa vie, le nom et le souvenir de William Lyon Mackenzie vivront éternellement dans l'histoire du Canada. Ce sont là les hommes qu'il faut honorer, les hommes qui ont traité avec dédain la faveur des rois, les hommes qui ont lutté pour un principe, au risque de leur vie. Cette nation a bien peu idée de ce qu'elle doit à des hommes comme William Lyon Mackenzie et, comme Canadien, je repousserais énergiquement tout titre qu'un potentat pourrait m'offrir.

Si le barde aimé qui a écrit les vers qui suivent:

> The man o' independent mind,
> He's king o' men for a' that.

avait permis qu'on le transformât en chevalier, combien de cœurs dans le monde, descendant ou non de la vieille Ecosse, auraient été consumés de chagrin?

On ne saurait grandir des hommes du caractère de Burns et de Thomas Carlyle, l'illustre philosophe et historien écossais, en leur conférant des distinctions honorifiques. J'ai remarqué, l'autre jour, dans le journal, le passage suivant d'un des essais de Carlyle, et je vais le lire, afin que le compte rendu des débats le préserve de l'oubli. Le morceau a pour titre: "Deux hommes que j'honore":

> Deux hommes que j'honore, et il n'en est pas de troisième. Le premier, c'est l'artisan accablé de travail et qui, à l'aide d'instruments tirés du sol, fait laborieusement la conquête de la terre et la rend habitable. Elle m'apparaît vénérable la main durcie, recroquevillée, grossière, où néanmoins repose une fine rectitude, indéfectiblement royale, comme du sceptre de cette planète. Elle m'apparaît vénérable aussi la face rugueuse, hâlée, ternie, avec sa rude intelligence; c'est, en effet, la face d'un homme qui mène une existence virile. Oh, mais ta rudesse, c'est à cause de ta rudesse que tu me parais vénérable, et même parce qu'il faut te plaindre autant que t'aimer! Frère tant maltraité! C'est pour nous que tu as ainsi courbé

le dos, pour nous que tes membres et tes doigts se sont ainsi déformés; tu as été le conscrit à qui est échu le mauvais numéro et qui revient mutilé des batailles livrées pour nous. Là aussi reposait une forme sortie des mains de Dieu, mais elle ne devait pas se développer; il faut qu'elle reste enfouie dans les épaisses adhérences et déformations du travail, et ton corps ne devait pas connaître la liberté. Fatigue, épuise-toi, tu es à ton devoir; que celui-là en sorte qui le peut. Tu peines pour l'existence, pour le pain de chaque jour.

L'homme que j'honore en deuxième lieu et beaucoup plus encore, c'est celui dont la fatigue a pour but, non pas le pain de chaque jour, mais le pain de vie. N'est-il pas, lui aussi, à son devoir, tendant à établir l'harmonie intérieure, qu'il révèle par des actes ou par des paroles et, dans tous ses efforts extérieurs, grands ou faibles, grands par excellence lorsque l'effort intérieur fait un avec l'effort extérieur, lorsque nous pouvons dire de lui qu'il est artiste et non plus artisan de la terre, mais penseur inspiré, qui, à l'aide d'un instrument céleste, nous conquiert le ciel.

Si les pauvres et les humbles travaillent pour notre nourriture, ne faut-il pas que les forts et les glorieux travaillent pour ceux-là en retour afin que nous ayons la lumière, les conseils, l'indépendance et l'immortalité. Ces deux hommes, je les honore à tous les degrés de l'échelle sociale: le reste n'est que poussière et fumée, que le vent emporte du côté qu'il souffle.

Rien de touchant toutefois comme l'union de ces deux dignités, et celui dont le travail extérieur a pour objet la satisfaction des besoins les plus bas de l'homme, celui-là aussi travaille intérieurement pour la satisfaction des besoins les plus hauts. Je ne sache rien de plus sublime au monde qu'un paysan doublé d'un saint, s'il est encore possible de rencontrer quelque part cet heureux mélange. Il faut pour cela remonter jusqu'à Nazareth; là vous verrez la splendeur céleste sortie des plus humbles profondeurs de la terre, comme une lumière qui brille dans une profonde obscurité.

Thomas Carlyle.

Je vous le demande, monsieur l'Orateur, ne vallait-il pas la peine de lire un auteur classique comme celui-là? Je veux faire suivre mes observations imparfaites et peut-être vagabondes, d'une proposition d'amendement à la motion de mon honorable ami. Je propose donc, appuyé par M. Cruise:

"Que les mots suivants soient insérés après le mot "Majesté" au commencement de la 2e ligne: "la priant de prendre des mesures pour assurer l'extinction des titres héréditaires existant actuellement en Canada, dès le décès des titulaires présents, et".

D'aucuns seraient probablement disposés à abolir ces titres dès maintenant; moi-même je n'y aurais aucune objection, si l'on pouvait le faire facilement et sans provoquer, en Angleterre, un débat sur une question de droit constitutionel. Alors, mieux vaut peut-être laisser mourir en paix les quatre ou cinq Canadiens porteurs de titres héréditaires. De cette façon, la mort nous aura débarrassés à jamais de cette misérable institution. On ne saurait, en effet, ajouter à la grandeur réelle d'un homme, et il faut toujours baser la gloire sur les services rendus, car, selon la parole du Maître. "Quiconque sera le plus grand parmi vous sera le serviteur de tous". Quand on aura compris que le plus grand honneur consiste à servir son pays, on fera moins de cas de ces titres éphémères. C'est surtout aujourd'hui, en présence des sacrifices subis par le pays et ses nobles enfants, que ce Parlement devrait proposer les idéals les plus élevés aux Canadiens qui se sont montrés si dignes de leur patrie, et je suis certain que si nous persistons à poursuivre la réalisation de ces idéals, notre nation saura occuper le rang que Dieu lui a destiné.

M. BURNHAM: Monsieur l'Orateur, je me demande comment il se fait que les savants et habiles députés de Springfield et de Kingston n'aient pu trouver des points favorables aux titres.

M. RICHARDSON: Je n'ai certainement rien dit qui puisse y être favorable.

M. BURNHAM: Je m'oppose absolument à la proposition d'amendement de l'honorable député de Springfield qui a commencé par dire qu'une de ses objections aux titres honorifiques, c'est qu'ils ont été attribués mal à propos, ce qui, d'après moi, signifie que décernés à propos, ils auraient été décernés à bon endroit. Cela ne saurait se concilier avec le principe qui milite en faveur de l'abolition des honneurs. Nous ne voulons pas de titres honorifiques dans ce pays. Voilà le point. Le peuple n'en veut pas, et nous, les représentants du peuple, sommes ici pour en voter l'abolition.

L'honorable député de Kingston est sous une fausse impression. Son projet de résolution contient deux exceptions, dont l'une relative aux officiers militaires et navales, et l'autre, relative aux juges et aux fonctionnaires administratifs.

M. NICKLE: Non pas. Veuillez lire le projet de résolution.

M. BURNHAM: Il y est dit:

Il est compris que cette humble prière ne concerne pas les appellations professionnelles ou vocationnelles.

Le roi n'appelle pas le titre de "colonel" un titre. Que John Smith soit colonel, commandant des "Buffs de Kingston", on ne l'appelle pas "colonel" du tout, c'est tout simplement là une manière de le désigner. On n'appelle pas, non plus, un juge

le juge un tel. Ce sont nos usages vulgaires qui nous ont amenés à nous exprimer de la sorte. On doit dire: M. Smith, juge de la Cour suprême—ou de toute cour à laquelle il appartient.

M. FRIPP: Monsieur le juge Smith.

M. BURNHAM: Monsieur le juge Smith, de la Cour suprême—il n'y a pas de titre honorifique dans ce cas. Le projet de résolution est donc susceptible de provoquer une interprétation erronée et des résultats fort sérieux, si ce que je viens de dire est vrai. On peut présumer que l'honorable député de Kingston connaît tout ce qui en est, et que les mots de son projet de résolution doivent se rapporter à autre chose, c'est-à-dire que l'exception ne saurait résider que dans un titre comme celui de chevalier, ou autre titre de ce genre. Cependant, le texte n'est pas clair. Mais quoi qu'il en soit, qu'on fasse table rase de tout cela, le peuple ne veut pas de compromis, il ne veut ni motion ni amendement qui ne comporte pas l'abolition complète et définitive des titres honorifiques. Si la députation ne sait pas encore quel est le désir du peuple à ce sujet, elle l'apprendra à la prochaine élection. Il faut que ces titres soient abolis, et qu'on n'en doute pas, ils le seront.

Les longues considérations historiques sont parfaitement inutiles, car notre demande est fondée sur la démocratie, tandis que les prétentions contraires reposent sur des considérations aristocratiques. Les comparaisons sont aussi inutiles. L'idée même des distinctions sociales répugne à une population démocrate et tout cela doit disparaître. Le peuple désire cette disparition et il faudra se rendre à son désir.

M. PARDEE: Monsieur l'Orateur, j'approuve entièrement et cordialement tout ce qu'ont dit, cet après-midi, l'honorable député de Kingston (M. Nickle) et l'honorable député de Springfield (M. Richardson). Comme le disait, il y a un instant, l'honorable député de Peterborough-Ouest (M. Burnham), il est inutile de discuter cette question davantage. Mon opinion est que ces titres ne valent rien pour le pays et je doute fort qu'ils vaillent quelque chose pour ceux qui les obtiennent. Nous serions infiniment mieux si nous n'en avions pas. Le pays s'en trouverait mieux et la population aussi. Il n'y a pas à nier que la grande majorité des électeurs est opposée à la distribution de ces distinctions honorifiques.

Si j'ai demandé la parole, ce n'est pas autant pour discuter cette question que pour dire quelques mots concernant l'attitude que j'ai prise l'an dernier sur ce sujet. On m'a beaucoup critiqué parce qu'ayant été le premier à soulever cette question il y a déjà plusieurs années, j'ai pris, l'an dernier, une attitude que beaucoup de mes amis ont qualifiée d'extraordinaire. C'était au mois de mai dernier—aux jours sombres de notre histoire— que la Chambre a été saisie de cette question et nous avons eu la surprise de voir le premier ministre (sir Robert Borden) s'arroger le droit de déclarer que cette résolution, déposée par un simple député, devait être considérée comme une motion de défiance et que si elle était adoptée, il serait de son devoir de remettre son portefeuille et d'en appeler au pays.

Cette attitude me parut très extraordinaire. Une élection générale au mois de mai 1918 eut été une calamité. J'ai été élu sur la question de la conscription; j'ai reçu de mes électeurs le mandat de la faire appliquer. A la date où la résolution concernant les titres fut soumise à la Chambre, elle n'avait pas été appliquée et si avec ceux qui partageaient ma manière de voir au sujet des titres, j'avais voté contre le Gouvernement et si ce dernier avait été défait, nous aurions eu une élection. J'aurais par là manqué au mandat que m'avaient confié mes commettants. C'est pour cette raison, monsieur l'Orateur, que j'ai fait taire mes convictions et que j'ai appuyé le Gouvernement avec le résultat que vous savez.

Mes convictions n'ont pas changé. Aujourd'hui, je suis encore convaincu que l'abolition des titres est une vraie doctrine libérale. Si cela peut intéresser quelques-uns, je puis ajouter que je me suis séparé de mon chef et de mes amis politiques sur une seule question. Cette question était la conscription. Bien que plusieurs membres de la gauche puissent ne pas être de cet avis, je considère que j'ai fait acte de libéralisme en agissant comme je l'ai fait. Quand à mes principes politiques, ils sont restés ce qu'ils étaient. Dans cette grave période de restauration, mon libéralisme est peut-être encore plus accentué, parce que je considère que le pays en a un plus grand besoin. Je répète que l'an dernier j'ai fait taire mes convictions pour appuyer le Gouvernement pendant que le pays était en guerre. Cette nécessité n'existe plus aujourd'hui et je maintiens que dans ce pays il n'y a qu'une forme de gouvernement possible à laquelle il faudra revenir et c'est le gouvernement par les partis.

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

Reprise de la séance.

L'hon. sir THOMAS WHITE (premier ministre intérimaire): Monsieur l'Orateur, je ne me propose pas de discuter les mérites de la résolution qui nous est soumise, car ayant accepté un titre, je me considérerais en mauvaise posture pour engager cette discussion. Si je parlais en faveur des titres, on pourrait me supposer des motifs intéressés. Si, d'un autre côté, je me prononçais contre les titres, on pourrait me croire peu généreux envers ceux qui ont plus de mérite que moi. Je veux simplement définir la position, en ce qu'elle concerne le Gouvernement canadien et le gouvernement impérial et indiquer, à l'égard de la résolution et de l'amendement, une ligne de conduite qui permettra une étude plus approfondie de la question et répondra aux vues de la Chambre.

Bien que ce soit une question sur laquelle on puisse différer d'opinion, ce n'est pas du tout une question de parti.

Des gouvernements libéraux ou conservateurs ont, dans le passé, recommandé à Sa Majesté de décerner des titres de chevalier et d'autres distinctions honorifiques à des partisans des deux factions politiques. Je ne crois pas me tromper en disant que tous les premiers ministres du Canada, sauf un, ont accepté un ordre de chevalerie. L'exception se rapporte à l'honorable Alexander Mackenzie auquel, j'en suis sûr, la distinction a dû être offerte, bien que je ne le sache pas. Je pense donc que, en toute probabilité, il l'a refusé; mais, à cette exception près, je le répète, tous les premiers ministres du Canada, sir John A. Macdonald, sir John Abbott, sir John Thompson, sir Mackenzie Bowell, sir Charles Tupper et sir Wilfrid Laurier, ont accepté le titre de chevalier de la main de leur souverain. Outre ces hommes distingués dans la vie publique au Canada, plusieurs autres membres des différents cabinets ont reçu les mêmes honneurs. Je me rappelle, entre autres, sir Richard Cartwright, sir Charles Fitzpatrick, sir George Ross, sir James Whitney, dans la province d'Ontario, et sir Lomer Gouin, dans la province de Québec. Je ne mentionne que les hommes de marque, afin de démontrer qu'il n'y a pas qu'un seul parti qui ait accepté des titres et que, par conséquent, la question n'est pas une question politique. Le regretté sir Wilfrid Laurier, en 1902, pendant qu'il était premier ministre du Canada, a fait rendre et transmettre au gouvernement impérial un décret du conseil qui renfermait ces observations:

> Un gouvernement semblable en principe à celui du Royaume-Uni a été établi au Canada, où les conseillers de Sa Majesté sont ceux qui doivent être ses conseillers quant à toutes sortes de récompenses décernées à ces sujets pour des services rendus dans le domaine légal et constitutionnel des attributions du Canada. Les ministres de Sa Majesté au Canada connaissent la réputation dont jouissaient dans le pays les personnes auxquelles on peut se proposer de conférer des honneurs, et la nature des services dont ces honneurs seront la récompense; et ce serait presque un empiètement sur l'autonomie canadienne, si Sa Majesté décernait ces récompences sur l'avis de ceux qui connaissent imparfaitement l'estime en laquelle les titulaires sont tenus, ou la nature des services dont ces honneurs seraient la récompense.

Ce rapport était fondé sur la recommandation du premier ministre de l'époque, le très honorable sir Wilfrid Laurier. Le rapport ajoute:

> Le comité du Conseil privé, d'accord avec le rapport du premier ministre recommande que celui-ci soit présenté au premier secrétaire d'Etat de Sa Majesté pour les colonies, et il demande respectueuement que les instructions royales soient modifiées de manière que les mêmes règles qui s'appliquent à l'exercice de la prérogative royale dans la dispensation des honneurs et des titres aux sujets de Sa Majesté dans le Royaume-Uni soient rendues également applicables à toutes les recommandations par le Gouverneur général quant à l'exercice de la prérogative aux sujets du roi dans les colonies, et que toutes ces recommandations par le Gouverneur général au souverain en pareille matière soient faites de l'avis de ses ministres responsables.

Je cite ces extraits afin de montrer la marche suivie jusqu'à ce jour dans cette affaire de la dispensation des titres. Dans une dépêche datée du 23 avril 1902 et portant la signature du très honorable Joseph Chamberlain, qui était alors ministre des Colonies, se trouve l'allusion suivante au décret du conseil que j'ai lu et qui a été soumis au gouvernement impérial, ainsi que je l'ai dit:

> En traitant ce sujet, j'ai voulu me rendre autant que possible à l'avis de vos ministres, cependant, vu que la responsabilité de faire des recommandations au souverain à l'égard des nominations dans un ordre impérial, tel que celui de Saint-Michel et Saint-George incombe au secrétaire d'Etat, et non à vos ministres, il est de son devoir d'obtenir le meilleur avis possible, et il doit être le seul juge de ce qui est le meilleur avis.

Telle était l'attitude prise par l'ancien ministère libéral et par le ministre des Colonies en 1902. L'affaire en resta là jusqu'à ce que le présent chef du Gouvernement la reprît peu de temps avant la dernière session de la législature. Le premier ministre actuel fit plus qu'on avait fait jusqu'alors dans cette affaire des titres. Afin que ses vues soient consignées dans le hansard et soient examinées par les membres du comi-

té auquel je me propose de prier la Chambre de renvoyer cette question, et afin de renseigner les membres de la députation, on me permettra de citer un passage du décret du conseil qui a été rendu à la demande du premier ministre le 25 mars 1918. Après avoir exposé que le sujet exige examen et réflexion et que la dispensation des honneurs est une affaire importante pour toute la population et a directement trait à la bonne administration de l'Etat, et après avoir mentionné le décret du conseil rendu le 19 février 1902 et dont j'ai cité un passage, le premier ministre actuel ajoute:

Le premier ministre est fermement d'avis que la création ou le maintien de titres héréditaires au Canada sont absolument incompatibles avec les aspirations de la démocratie, telles qu'elles se sont développées en ce pays, et que l'heure est arrivée d'abolir en ce pays l'hérédité des titres.

Comme institution, la pairie héréditaire ne saurait être justifiée par l'histoire, ni par l'utilité qu'elle peut avoir au point de vue de la composition et de la tradition sociale d'un pays comme le Canada. Par conséquent, dans ce pays, une telle institution a tout simplement pour effet, d'un côté, de conférer arbitrairement à certains membres de la communauté et de perpétuer une désignation nobiliaire ou un titre honorifique, et de l'autre, de leur créer une position privilégiée d'un caractère social quoique indéfini, à laquelle on n'a pas ni on ne pourrait assigner aucune obligation ou fonction dans la vie nationale canadienne. Les honneurs conférés directement à des hommes de mérite, dans des conditions convenables et par l'autorité compétente, seront respectés par la communauté; mais une décoration ou distinction nobiliaire conférée à quelqu'un, non pas en reconnaissance de ses propres services, mais simplement à cause de sa naissance, et qui ne comporte aucune responsabilité ni aucun devoir spécial envers le public, fera naître inévitablement dans ce pays l'idée d'une complète inconvenance et un sentiment de vive impatience.

C'est ainsi qu'en mars 1918 s'exprimait le premier ministre du Canada au sujet de l'hérédité des titres honorifiques. Quant au décret du conseil, il formulait les conclusions suivantes:

1. Il ne sera conféré à un sujet de Sa Majesté ordinairement résidant au Canada, excepté sur l'approbation et l'avis du premier ministre du Canada, aucune distinction honorifique ou titre distinctif (abstraction faite de celles qui auront été accordées en reconnaissance de services militaires rendus au cours de la guerre actuelle ou par le Souverain, de sa propre initiative, en la manière ordinaire).

2. Le gouvernement du Royaume-Uni exercera les mêmes pouvoirs que ci-devant pour déterminer la nature et le nombre des titres ou distinctions devant être accordés au Canada, lorsqu'il y aura lieu de le faire.

3. A l'avenir, aucun titre héréditaire ne sera accordé à un sujet de Sa Majesté dont le Canada est le lieu de résidence habituelle.

4. Des mesures législatives ou autres, seront prises pour pourvoir à ce que, à l'expiration d'un certain délai, nul titre ou nulle distinction

[L'hon. sir Thomas White.]

honorifique, porté par un sujet de Sa Majesté dont le Canada est ou sera ci-après le lieu de résidence habituelle, ne puisse être considéré comme ayant un caractère d'hérédité.

J'observe ici la marche du développement du principe de la responsabilité gouvernementale en matière de titres honorifiques; or, le décret rendu dès avant la dernière session fait voir bien clairement que le chef même du cabinet actuel est celui qui a énoncé sur ce sujet les opinions les plus avancées.

La Chambre se rappelle ce que je disais tout à l'heure de la réponse faite en 1902 par le très honorable Joseph Chamberlain, alors ministre des Colonies. C'est ce ministre, déclarait-il en somme, qui porte la responsabilité des recommandations faites à Sa Majesté. Depuis la dernière session, on a reçu du gouvernement impérial des dépêches portant sur ce décret du conseil qui lui avait été transmis peu de temps après qu'il eut été rendu, en mars 1918, et au sujet duquel le cabinet anglais n'avait pas encore fait de réponse à l'époque du débat de l'an dernier. La décision prise par le gouvernement impérial relativement au décret en question comporte l'acceptation sans réserve des deux premières recommandations qui sont ainsi conçues:

1. Il ne sera conféré à un sujet de Sa Majesté ordinairement résidant au Canada, aucune distinction honorifique ou titre distinctif (abstraction faite de celles qui auront été accordées en reconnaissance de services militaires rendus au cours de la guerre actuelle ou par le Souverain, de sa propre initiative, en la manière ordinaire).

2. Le gouvernement du Royaume-Uni exercera les mêmes pouvoirs que ci-devant pour déterminer la nature et le nombre des titres ou distinctions devant être accordés au Canada, lorsqu'il y aura lieu de le faire.

C'est-à-dire que, sauf les exceptions susdites, il ne devra être conféré de distinctions honorifiques ni de titres distinctifs à un sujet de Sa Majesté demeurant habituellement au Canada, qu'avec l'assentiment et sur l'avis du premier ministre du Canada, et que le gouvernement du Royaume-Uni exercera les mêmes pouvoirs que par le passé pour déterminer la nature et le nombre des titres et distinctions qui, suivant les circonstances, devront être accordés au Canada.

Passons maintenant à la troisième recommandation du décret du 25 mars 1918, laquelle est conçue en ces termes:

3. A l'avenir, aucun titre héréditaire ne sera conféré à un sujet de Sa Majesté dont le Canada est le lieu de résidence habituelle.

Sur ce point le gouvernement impérial a fait la réponse suivante:

A l'avenir, on ne conseillera à Sa Majesté de conférer un titre héréditaire à un sujet de Sa Majesté dont le Canada est le lieu de résidence habituelle, que sur la recommandation formelle du premier ministre du Canada.

Dans le rapport du 25 mars, le premier ministre du Canada énonce sa ferme conviction que la création ou le maintien des titres héréditaires en ce pays est tout à fait incompatible avec les aspirations démocratiques qui se manifestent au Canada, et que le temps est venu d'en supprimer la nature ou effet héréditaire. Autrement dit, par suite de la démarche faite par le gouvernement canadien sur la recommandation du premier ministre, en mars 1918, les titres héréditaires sont, pour ce qui regarde l'avenir, abolis.

Voici, en quatrième lieu, ce que recommandait le décret du conseil :

4. Il faudra, d'une façon appropriée, par des lois ou autrement, pourvoir à la suppression, après une période déterminé, de l'effet héréditaire de tout titre ou honneur détenus par un sujet de Sa Majesté, ayant, maintenant ou dans la suite, son domicile ordinaire en Canada.

Et voici la réponse qui fut faite :

Cela offre de nombreuses difficultés qu'il faudrait étudier soigneusement. Pour l'heure, il vaut mieux attendre.

Mais une autre démarche fut faite depuis la dernière session de la Chambre. On se rappelle que le décret en conseil faisait exception pour les honneurs et dignités accordés en reconnaissance de services militaires rendus pendant la guerre actuelle. Le mot "militaires" comprendrait aussi les services navals. Quant à ces grades de chevalier conférés à ceux qui rendirent des services dans la milice de terre ou de mer, durant la guerre actuelle, le très honorable secrétaire d'Etat, au nom du conseil de l'armée, donna cet avertissement que l'on n'en recommanderait aucunement l'octroi à un officier militaire canadien sans en référer d'abord au premier ministre du Canada.

J'ai montré l'attitude du ministère libéral en 1902, relativement à ces titres, et la réponse que firent à ses représentations les autorités impériales. J'ai aussi montré la démarche faite par le présent Gouvernement du Canada, et la réponse qu'il obtint des autorités impériales actuelles. Je ne mets aucunement en contraste les deux attitudes. Si elles diffèrent, c'est dû au progrès de l'opinion publique en la matière. Je tiens plutôt à signaler le fait que cette question n'en est pas une de partis. Un progrès considérable fut opéré en 1902, quand le ministère libéral partagea cette vue que les principes du gouvernement responsable, devaient s'appliquer à l'octroi d'honneurs en Canada. Ce progrès fut accentué en 1918, quand le gouvernement actuel, sur la recommandation du premier ministre, prit une attitude dont l'effet fut d'abolir les titres héréditaires quant à l'avenir et de faire acquiescer les autorités impériales au principe que les honneurs et les distinctions de titres, sauf les exceptions que j'ai mentionnées, ne devraient être accordés que sur la recommandation du premier ministre ou du gouvernement du Canada. On a fait allusion cet après-midi au débat de la dernière session. Vu l'absence du premier ministre, je me sens tenu de dire quelques mots de la situation qu'entraîna sa proposition de modifier l'amendement de l'honorable député de Springfield (M. Richardson). Le conseil avait émis le décret et l'avait transmis aux autorités impériales, qui n'avaient pas encore donné de réponse. Voici ce que déclara le premier ministre dans son discours du 21 mai 1918, page 2459 du hansard :

J'ai une autre observation à soumettre à la Chambre. Le Gouvernement de Sa Majesté, dans l'étude de cette question, doit tenir compte non seulement du Canada, mais aussi de toutes les possessions de l'empire ; il nous a invités, de la manière la plus courtoise, à mettre toute la question à l'étude lorsque un certain nombre de ministres canadiens seront en Angleterre dans le courant de l'été. Maintenant que le décret ministériel est adopté et qu'il a été communiqué au gouvernement de Sa Majesté, je crois qu'il ne serait pas à propos de refuser la demande respectueuse du gouvernement anglais, parce que cela pourrait retarder le règlement de la question jusqu'à la prochaine session. Je ne crois pas que l'intérêt public puisse en souffrir d'ici là. A la prochaine session, le Gouvernement sera en état de faire connaître le résultat de sa conférence avec les autorités impériales. Je demanderai donc à l'hon. député de Springfield (M. Richardson), et j'espère qu'il se rendra à ma demande, d'accepter le sous-amendement que je propose.

Sur la recommandation du premier ministre, le Gouvernement prit une attitude avancée en la matière. Le rapport de ses recommandations était soumis aux autorités impériales, et l'on avait demandé de laisser la chose en suspens jusqu'à ce que l'occasion se présentât, au courant de l'été, de l'étudier. Je suis convaincu que ce fut à cause de la situation créée par le décret du conseil, vis-à-vis des autorités impériales que le premier ministre crut devoir proposer un sous-amendement.

J'ai une dernière question à traiter. On n'en a pas parlé en cette Chambre, mais on y a fait allusion au dehors. Le premier ministre et quelques-uns de ses collègues ayant été obligés de traverser outremer en mai dernier, à la demande pres-

sante des autorités impériales et au moment d'un grand péril national (en réalité, c'était à la période la plus critique de toute la guerre), la session du Parlement dut se terminer plus tôt qu'à l'ordinaire. Après que les députés se furent séparés, l'octroi fut fait de trois distinctions.

Je me suis donné la peine de me renseigner au sujet de ces distinctions honorifiques et j'ai appris qu'elles avaient toutes été recommandées plusieurs mois avant la fin de la session. Dans un cas, la personne à qui devait être conféré l'honneur a demandé que l'on fît passer devant elle une autre personne que l'on jugeait digne d'être récompensée. Ce que je veux faire remarquer, dans la circonstance, c'est que les recommandations avaient été faites et étaient parvenues aux autorités impériales avant la fin de la session. L'arrêté ministériel du mois de mars 1918, fait une exception pour tous les honneurs et décorations accordés en reconnaissance de services militaires. J'ai déjà expliqué que, d'après les règlements actuels, l'on ne pouvait conférer des honneurs ou titres distinctifs aux sujets de Sa Majesté demeurant ordinairement au Canada, qu'avec l'approbation et sur le conseil du premier ministre.

Or, monsieur l'Orateur, je voudrais décrire la situation qui s'est présentée au Gouvernement, au sujet des distinctions honorifiques, depuis la dernière session, jusqu'aujourd'hui. Nous avons parmi nos troupes outre-mer plusieurs de nos concitoyens qui se sont distingués et qui méritent d'être récompensés, sous condition de ce que j'ai dit pour l'honneur de la chevalerie. Nous avons au Canada plusieurs officiers des troupes expéditionnaires, qui ont rendu des services signalés à la nation. Ils étaient tous désireux d'aller outre-mer, et ont été fort désappointés de ne pas y être autorisés. Toutefois, on avait besoin d'eux ici, et beaucoup d'entre eux ont rendu des services vraiment très méritoires. Quant à ceux qui ont servi outre-mer, dans l'armée ou la marine, c'est au conseil de l'armée, sur rapport et recommandation du commandant en chef, qu'il appartient de recommander la distribution des honneurs. Il n'y a aucune difficulté, quant à ceux-là. Mais pour les officiers qui ont servi au Canada et n'ont pu aller outre-mer, l'initiative, si l'on devait en prendre une, devait être prise ici. En plus des troupes du corps expéditionnaire canadien et de celles qui sont restées au pays, en plus de ceux qui ont servi dans l'armée ou la marine outre-mer, et ceux qui ont servi au Canada, il y a un grand nombre de civils qui se sont dépensés pour la Croix-Rouge, le Fonds patriotique, les munitions et autres services. Si le Canada suivait l'exemple de la Grande-Bretagne, et, je crois, de tous les dominions d'outre-mer, il y aurait un grand nombre de civils, en Angleterre et au Canada, pour qui l'on recommanderait des honneurs ou des décorations.

L'automne dernier, pour la liste du jour de l'an, le Gouvernement décida de suspendre la collation des honneurs et des décorations au titre civil, comme pour la Croix-Rouge, le Fonds patriotique, les munitions, etc., avec l'idée d'étudier très sérieusement toute la question. J'ai expliqué à la Chambre que la liste, au Canada et à Londres, était longue. Le 3 janvier 1919, nous avons reçu un câblogramme du premier ministre, que je signale tout spécialement à l'attention de la Chambre, car il recommande ce que j'ai l'intention de proposer, ce soir, à ce sujet. Le câblogramme dit que le premier ministre et ses collègues sont d'avis pour le moment que l'on doive s'en tenir à la décision du Gouvernement, qui est de suspendre la collation des titres honorifiques et des décorations pour les services rendus dans le civil, comme la Croix-Rouge, le Fonds patriotique, les munitions, les hôpitaux, etc.

L'hon. M. LEMIEUX: Quel est le câblogramme auquel celui-ci répondait?

L'hon. sir THOMAS WHITE: Ce câblogramme a été adressé par le premier ministre. Ce que je veux faire remarquer, c'est que le premier ministre, après avoir agi comme il l'a fait, lorsque la question a été discutée à la Chambre, au mois de mars 1918, a suggéré l'attitude que je propose ce soir à la Chambre de prendre à ce sujet. Le câblogramme recommandait aussi que le conseil des ministres décidât s'il y avait lieu de soumettre la question des honneurs au titre civil pour services de guerre ou bien toute la question des distinctions honorifiques à un comité de la Chambre, pour l'examiner et faire rapport. Il ne s'agissait pas pour le comité de choisir les titulaires, mais simplement de se prononcer sur le principe de la question. Le 18 janvier, le Gouvernement a informé le premier ministre par câblogramme que le conseil des ministres avait décidé de ne pas recommander d'honneurs, ni de décorations, pour le moment, en faveur de ceux qui avaient fait du service militaire au Canada, et d'attendre pour cela que la question des distinctions honorifiques fût soumise à un comité de la Chambre pour exa-

men et rapport. Je résume. L'arrêté ministériel du mois de mars 1918 a fait exception pour les récompenses à être accordées à ceux qui avaient servi dans l'armée ou la marine au Canada.

Il existe un mode bien établi de communication, au conseil de guerre, sur proposition du commandant en chef, concernant ceux qui ont servi outre-mer; mais quant à ceux qui ont été affectés au service militaire ou naval en Canada, l'initiative de la proposition doit être prise ici même. Quant à cette dernière classe et aux travailleurs civils tant ici qu'outre-mer, le Gouvernement a pensé qu'il ne faudrait pas faire de proposition, avant que la question ait été soumise à un comité spécial de la Chambre, pour qu'il en délibère et nous fasse son rapport.

Quant aux services des civils, je cite un extrait d'une lettre du premier ministre:

Si l'on propose de reconnaître ce genre de services, comme justifiant une proposition aux honneurs, la liste se gonflerait outre mesure, mais non pas de manière à empêcher de rendre pleinement justice à tous ceux qui ont généreusement consacré leurs meilleurs efforts à ce service. Ce choix serait non seulement arbitraire, mais encore odieux, puisqu'il serait impossible d'obtenir sur ce service les renseignements circonstanciés qui seraient nécessaires. D'autre part, si le Canada ne doit pas reconnaître ce service, alors les Canadiens se croiraient victimes d'une injustice et d'un passe-droit. Ainsi, nombre de Canadiens et de Canadiennes ont travaillé avec générosité et dévouement à Londres, depuis quatre ans. Des personnes ne rendant pas plus de service ou même des services d'ordre inférieur dans la Croix-Rouge de Grande-Bretagne, ou celle des Dominions voient ces services reconnus par des honneurs accordés, du consentement de leurs gouvernements, cependant que les Canadiens ne reçoivent rien de ce genre. Il y aura sans doute beaucoup de mécontentement parmi ceux qui se croiront victimes d'injustes passe-droits. Il est possible qu'on juge utile de faire figurer ce travail de la Croix-Rouge comme service militaire. Dans ce cas, l'on ne saurait exclure le service de la Y.M.C.A. et d'organisations similaires.

Ici, le premier ministre fait toucher du doigt les difficultés de la situation. A mon avis, il est de souveraine importance qu'un comité parlementaire fasse une étude approfondie de la question et nous présente son rapport avant la fin de la session, afin que nous puissions le délibérer à fond et s'il est approuvé, l'adopter.

Pendant la guerre, des milliers de personnes ont rendu des services demandant un esprit de sacrifice et un dévouement sans bornes. Si, d'une part, on veut reconnaître ces services, l'embarras consiste à faire le choix de ceux qu'il faut récompenser, et leur nombre sera fatalement limité. Il va sans dire qu'il existerait un vif mécontentement parmi ceux qui ne recevraient aucune récompense. C'est là un des aspects de la question. D'autre part, comme le fait observer le premier ministre, il y a, à Londres, et la Chambre le sait, il existe aussi au Canada des centaines d'hommes et de femmes qui se sont consacrés aux œuvres civiles se rattachant à la guerre. Or, nombre de personnes sont d'avis que si, en certaines parties de l'Empire en Grande-Bretagne, on récompense ces services, sans qu'on en tienne compte au Canada, alors nos concitoyens se croiront victimes d'une injustice et d'un passe-droit. Il me semble donc que cette Chambre doive mûrement étudier la question, en ce qu'elle se rattache à ceux qui ont servi avec le plus de dévouement les intérêts de l'Etat. Monsieur l'Orateur, si j'entre dans les détails, c'est que je désire indiquer à la Chambre toutes les difficultés que comporte cette question. Il ne s'agit pas seulement de l'abolition des titres héréditaires et des distinctions comme les titres de chevalier, mais il faut aussi se demander si l'on tiendra compte seulement des mérites de ceux qui ont servi dans les forces expéditionnaires canadiennes d'outre-mer et en Canada, ainsi que dans les forces navales d'outre-mer et celles du Canada, mais encore de cette multitude de civils qui, ici comme à Londres, ont consacré leur temps à l'œuvre du fonds patriotique, à celle de la Croix-Rouge et aux autres œuvres que j'ai mentionnées.

M. DEVLIN: Le Gouvernement acceptera-t-il l'avis du comité et se laissera-t-il diriger par cet avis?

L'hon. sir THOMAS WHITE: Quand je proposerai mon amendement, je demanderai que le comité étudie soigneusement cette question et présente son rapport. Alors la Chambre pourra adopter, modifier ou rejeter les propositions du comité. L'attitude de la Chambre sera, sans conteste, du plus grand prix pour la gouverne du cabinet. Je ne veux pas devancer le jugement du comité et de la Chambre, mais c'est le désir du premier ministre et du Gouvernement d'obtenir l'avis bien raisonné de cette Chambre sur toutes les questions que j'ai mentionnées ce soir.

L'hon. M. BELAND: La Chambre est prête à doner son avis.

L'hon. sir THOMAS WHITE: Elle n'est peut-être pas prête à le donner à l'égard de ceux qui ont servi dans les forces navales et militaires.

M. BUREAU: Sur n'importe quoi.

L'hon. sir THOMAS WHITE: Il se peut, comme le dit mon honorable ami, que la Chambre veuille donner cette décision qui empêchera d'accorder des distinctions à ceux qui ont servi dans les forces navales et militaires d'outre-mer et au Canada, mais je n'avais pas compris que la résolution allait aussi loin que cela l'an dernier. Il se peut que je fasse erreur. Quant à la résolution actuelle, elle peut avoir en vue la suppression de toutes les distinctions aux membres du corps expéditionnaire canadien.

Une lettre de sir George Perley, du 10 février, dit qu'il existe une forte impression que les civils du Canada qui ont travaillé outre-mer pour la guerre devraient être traités de la même façon que ceux qui ont travaillé pour l'Angleterre et d'autres parties de l'empire. Voici un extrait de cette lettre:

> Un grand nombre d'hommes et de femmes ont travaillé avec dévouement ici, quelques-uns pendant toute la durée de la guerre, à différents services très utiles. Ils ne l'ont pas fait dans le but d'obtenir de la reconnaissance, mais quand ils voient des civils de toutes les parties des dominions du roi, recevoir des honneurs, cela paraît certainement étrange que le Canada soit la seule partie de l'empire qui refuse de faire quelques recommandations pour des récompenses.

J'ai montré la difficulté qu'il y a de faire du choix sans commettre d'injustice, et je me propose, monsieur l'Orateur, de demander à la Chambre d'adopter la proposition du premier ministre, c'est-à-dire de référer toute la question à un comité spécial de la Chambre qui l'étudiera et fera un rapport. Le Gouvernement ne désire pas mettre de côté cette résolution, mais il veut qu'un comité de représentants—dont j'indiquerai les noms à la Chambre—examine cette question immédiatement, l'étudie avec soin et mûrement et fasse rapport à la Chambre au sujet de l'attribution de différentes distinctions titrées, à des civils, aux membres du corps expéditionnaire canadien qui ont servi outre-mer, à ceux qui sont restés au Canada et aussi aux civils qui ont travaillé pour la guerre. J'ignore quelles sont les intentions de la Chambre. Il se peut, comme l'a dit mon honorable ami, qu'elle soit opposée à toutes décorations, sans parler des distinctions de titres, pour des membres de l'armée canadienne, mais je doute que ce soit l'opinion de tous les honorables députés.

M. BUREAU: Je ne veux pas être mal compris. J'ai dit que la Chambre était prête à donner son avis.

L'hon. sir THOMAS WHITE: J'avais mal compris. Il me semble que le comité aura à considérer la question des titres héréditaires. Dans l'arrêté du conseil du 25 mars 1918, le premier ministre a recommandé l'abolition de tous les titres de ce genre, à l'avenir, et cette recommandation a été approuvée par les autorités impériales. Puis, il y a en plus la question de savoir si le titre de chevalier doit être conféré pour le service public ou pour le service militaire ou naval. Si le comité est d'avis que ces distinctions de titres peuvent être accordées aux membres du corps expéditionnaire canadien, il faudra décider la question de savoir si ces distinctions seront limitées à ceux qui ont servi outre-mer ou si elles doivent être accordées à ceux qui ont servi avec distinction au Canada. En outre, il faudra décider s'il doit y avoir moins de distinction de titres aux civils dans l'avenir et si l'on donnera aux civils qui ont travaillé dans les différentes classes que j'ai mentionnées, des décorations ou autres distinctions.

Depuis la Confédération, on a accordé au Canada des titres pour service public, et depuis la guerre on a accordé beaucoup de décorations et de distinctions pour service distingué dans l'armée et la marine. Ce système sera-t-il continué?

Il me semble que toute la question est si importante, en tenant compte de ceux qui ont servi à la guerre, que la Chambre des communes pourrait très bien la déléguer à un comité spécial et représentatif qui l'examinerait et ferait un rapport aussi vite que possible pour que la Chambre se prononce sur le sujet. J'ai donc l'honneur de proposer l'amendement suivant appuyé par l'honorable M. Reid.

> Que la résolution suivante soit substituée à la motion principale et à l'amendement proposé:—Que les sujets discutés dans ladite motion et dans ledit amendement, concernant la question de conférer des honneurs, des titres de distinction et des décorations à des sujets de Sa Majesté ordinairement résidant au Canada, y compris ceux qui ont fait du service naval, militaire ou civil outre-mer, au Canada, ou ailleurs, se rattachant à la guerre, soient soumis pour considération et faire rapport à un comité composé des membres qui suivent: Messieurs Nickle, Green, Peck, Buchanan, Clark (Red Deer), Thomson (Qu'Appelle), Cowan, Richardson, Widden, Nesbitt, Middlebro, Pardee, Cockshutt, Murphy, McCoig, Ross, Ames, McMaster, Lemieux, Robb, Fielding, Elkin, Copp, McCurdy et Sinclair (Guysborough).

M. McMASTER: Je suis très content qu'il ne s'agisse pas d'une question de parti. J'ai eu l'honneur de collaborer avec le député de Kingston (M. Nickle) dans cette affaire, et je suis heureux de savoir que nous pourrons exprimer nos idées à ce sujet sans considérer que nous siégeons à

votre droite, monsieur l'Orateur, ou à votre gauche.

Le premier ministre intérimaire (sir Thomas White) a passablement discuté sous toutes ses faces la présente situation, mais je n'approuve pas in toto les observations qu'il a faites. Je partage absolument son avis quand il affirme que nous avons fait un pas dans la bonne voie, mais je suis loin d'être satisfait de la présente situation. Pour ne citer qu'un exemple, je ne suis pas du tout satisfait que le Gouvernement du Royaume-Uni continuera à exercer la même autorité que par le passé pour déterminer la nature et le nombre des titres ou des honneurs devant être alloués au Canada de temps à autre.

Le nombre de chevaliers ou de titres honorifiques—j'ose espérer qu'il n'y en aura plus—à être accordés au Canada est une question au sujet de laquelle seul le peuple canadien devrait avoir le droit de parler. Je ne suis pas satisfait que le gouvernement de Londres ait le droit de dire au Canada: Nous allons décider du nombre de chevaliers ou autres étoiles de moindre grandeur que vous aurez en Canada.

Après cela, le premier ministre intérimaire a affirmé qu'à l'avenir nul titre ou distinction héréditaire ne sera conféré à un sujet de Sa Majesté domicilié habituellement en Canada. Voilà le pas en avant —je veux être absolument juste—que le Parlement et le Gouvernement ont accompli à la dernière session. Or, les autorités londonniennes ont ajouté à cette demande: "sauf sur la proposition du premier ministre du Canada."

Le premier ministre, c'est vrai, a déclaré qu'à son avis il est peu sage de laisser implanter les titres héréditaires au pays; nous devons lui être reconnaissant d'avoir exprimé cette opinion. Dans l'histoire des nations, les réformes sont toujours sujettes à l'influence du flux et du reflux. Or, il peut très bien se faire qu'à un moment donné sous l'influence du flux de l'opinion publique—à une époque de réaction temporaire—il pourrait survenir un premier ministre favorable à l'idée d'implanter les titres héréditaires en Canada. Je ne vois donc pas pour quelle raison le gouvernement du Royaume-Uni n'accepte pas sans aucune réserve le vœu exprimé par le Parlement canadien.

La quatrième recommandation que renfermait l'arrêté du conseil adopté à la dernière session, c'est que l'on prenne des mesures appropriées soit par une loi soit autrement, afin que passé une période déterminée, aucun titre ou honneur, ci-devant détenu par un sujet de Sa Majesté habituellement domicilié en Canada, ne soit plus reconnu comme ayant un effet héréditaire, quelle a été la réponse du gouvernement britannique? Les ministres du roi ont rendu ce que je pourrais appeler un verdict écossais; ils se sont contentés de laisser l'affaire en suspens. Donc, si le Parlement canadien, par un vote quasi sinon unanime, adopte la résolution que propose l'honorable député de Kingston, (M. Nickle), ce sera une excellente réponse à ces messieurs; elle fera naître chez eux l'idée que le peuple canadien non seulement ne veut pas de titres héréditaires, mais qu'il ne veut pas de titres de quelque nature qu'ils soient J'ose espérer que personne ne verra d'allusions personnelles dans les observations que je fais en ce moment, car ce n'est pas du tout mon intention.

Il y a ici au Parlement et dans tout le pays des citoyens revêtus des insignes de certains ordres de chevalerie et dont ces distinctions ne servent qu'à mettre plus en relief leur amabilité de caractère et les instincts démocratiques qui les animent. Je discute donc cette question au point de vue des principes purement et simplement.

Allons-nous reconnaître les services de nos militaires en leur conférant des titres ou des distinctions? Quant à cet aspect de la question, je citerai à la Chambre les remarques suivantes qu'a faites l'honorable député de Kingston, (M. Nickle), l'année dernière:

> Il me semble que si jamais il y eût un moment où la Chambre dût être saisie de pareille question, c'est bien à l'heure où la nation est en guerre, car s'il est un enseignement qui se dégage de ce conflit, c'est bien celui-ci: lorsqu'un pays est en guerre et que la paix est conclue, il y a lieu de s'attendre à voir tomber sur le pays toute une avalanche de décorations.

Cette raison est encore plus valable ce soir que l'année dernière, car nous avons la parole du premier ministre intérimaire qu'un véritable avalanche de titres et de distinctions est suspendue au-dessus de la tête du peuple canadien et peut descendre sur nous à n'importe quel instant.

M. GAUVREAU: Avant une élection.

M. McMASTER: Le premier ministre intérimaire a cité une lettre de sir George Perley déclarant que les civils qui ont travaillé aux œuvres de guerre en Grande-Bretagne, ont reçu de nombreux honneurs de la part du Gouvernement, tandis que les Canadiens domiciliés à Londres sont

grandement désappointés qu'un pareil orage ne soit pas descendu sur eux. Je me demande jusqu'à quel point ces faits sont exacts? Il est possible que certains Canadiens de Londres qui se sont dévoués aux œuvres de guerre, soient mécontents que le roi ne leur ait pas conféré le titre de chevalier, mais je doute fort que ce soit là le sentiment de la majorité. Bien que la population des Iles-Britanniques ait pour ainsi dire été inondée par une vague de titres, la façon dont ces distinctions ont été conférées fait le sujet d'ardentes critiques et est même tournée en ridicule.

Je me souviens d'avoir lu il n'y a pas longtemps dans un journal anglais qu'en Angleterre on exprime la crainte de voir la Grande-Bretagne devenir, sous l'administration de M. Lloyd George un des pays les plus largement décorés du monde. Il est certain que l'opinion publique en Angleterre est, dans une grande mesure, hostile à cette profusion de titres. On en a suspendu la distribution depuis la dernière session; mais, au lieu d'une simple suspension, je prierais la Chambre d'y mettre fin absolument.

Qu'en est-il des honneurs accordés à tous ceux qui ont eu part à la guerre, soit sur les champs de bataille, soit dans leur pays? L'immense majorité des soldats et des marins au front ou sur la mer et l'immense majorité des ouvriers au Canada ont fidèlement accompli leur devoir et, si l'on doit faire une distribution générale de titres et d'honneurs, ce n'est plus par dizaines ni par centaines, mais par dizaines de mille qu'il faudra les compter. Avouons que cela est impossible, et mettons notre fierté dans ce pays à faire savoir au monde que nos concitoyens ne se sont pas battus pour un titre de chevalier ni pour quelque autre distinction honorifique, mais par un sentiment du devoir, par amour pour la patrie et par égard pour les principes que les Alliés prétendaient défendre. Pourquoi le peuple canadien est-il opposé à ces honneurs? La première raison en est, je crois, que les titres sont peu en harmonie avec l'air que l'on respire dans l'Amérique britannique du Nord.

Nous sommes un pays de démocrates et les titres qu'on nous impose sont une insulte à la démocratie. Qu'est-ce qu'un titre, sinon l'exclusivisme prononcé en faveur de celui qu'une appellation distincte employée tous les jours à son égard sépare de la masse du peuple? C'est là une erreur. Il faut que dans ce pays nous tenions aux trois grandes règles de la démocratie. Lorsque j'étais étudiant à Paris il y a bien des années, j'ai été frappé par ces trois mots que l'on trouve sur la façade de tous les édifices publics: "Liberté, Egalité, Fraternité", et l'octroi d'un titre de chevalier ou de quelque autre distinction honorifique m'a toujours paru une insulte aux grands principes d'égalité et de fraternité. Permettez-moi de rappeler ce que le premier ministre disait, l'année dernière, au sujet des titres héréditaires:

> L'effet d'une pareille institution, dans ce pays, est donc simplement de conférer, d'une part, et de perpétuer arbitrairement en faveur de quelques membres de la société une distinction honorifique et d'impliquer, d'autre part, une situation tenant d'un privilège spécial, quoique mal défini, auquel il n'est pas et ne saurait être assigné une obligation ou fonction quelconque dans les activités de la vie nationale canadienne.

Le même principe absolument s'applique aux titres de chevalier et autres distinctions honorifiques de cette sorte. Je n'ai pas eu l'avantage d'assister au débat de cet après-midi, mais je crois ne pas me tromper en disant que l'honorable député de Peterborough-Ouest (M. Burnham) a soulevé la question de savoir si la résolution qu'avait présentée l'honorable député de Kingston (M. Nickel) n'enlevait pas au Gouvernement le droit de conférer un titre de chevalerie à des personnes occupant des fonctions de juges ou jouissant d'un grade dans l'armée. Tel n'est pas l'objet de la résolution, et je ne crois pas non plus qu'il soit juste de l'interpréter dans ce sens. La résolution s'exprime ainsi:

> Il est toujours entendu que cette humble supplique ne se rapporte à aucune appellation professionnelle conférée relativement à des commissions émises par votre Majesté à des personnes du service militaire ou naval du Canada ou à des personnes employées dans l'administration de la justice du Dominion.

Tout ce que cela veut dire, c'est qu'un juge continuera de s'appeler un juge, et qu'il en sera de même d'un colonel ou d'un capitaine. Il ne s'ensuit pas qu'il sera accordé à des juges ou à des officiers militaires le droit, par faveur spéciale, de recevoir le titre de chevalier. Dans l'état actuel de l'opinion au Canada et par tous les pays du monde, lorsque nous avons été enclins à appeler laborieuses les classes qui travaillent de leurs mains ou de leurs cerveaux et considèrent comme injuste un régime social qui, assurent-elles, ne leur donnent point l'égalité de traitement qui leur est dû, est-il sage, je vous le demande, de perpétuer un tel ordre de choses? Pour moi, je ne le crois pas et je pense, au contraire, que, dans ce pays, nous devons tendre à conduire les affaires de la nation plus har-

monieusement et par suite plus efficacement, par une application absolue de ces grands principes de la démocratie: liberté, égalité et fraternité. Il faut que nous fassions savoir au monde que le peuple canadien ne désire aucunement ces distinctions honorifiques, ces titres de chevalier, et que nous sommes tous prêts à accepter qu'on nous appelle sous le nom qui a toujours été le nôtre. Quant à la forme de cette question, la Chambre ferait bien, ce me semble, de voter la résolution. Il pourrait y avoir lieu à la formation d'un comité qui examinerait de quelle manière il serait bon que la Chambre exprimât son opinion, mais il ne serait peut-être pas mauvais que la Chambre se prononçât contre les titres de toute sorte au Canada.

M. CLARK (Red-Deer): Monsieur l'Orateur, je voterai en faveur du sous-amendement proposé par le premier ministre intérimaire, fût-ce pour la simple raison qu'à cette époque de susceptibilité universelle nous devons prendre tout particulièrement soin de ne pas travailler en trop grande hâte à empêcher la génération actuelle de se faire honneur à elle-même en honorant ceux qui, au cours de la guerre, se sont recommandés plus que d'autres à la louange des hommes.

Si j'ai décidé d'adresser la parole, c'était non pas pour définir l'attitude que le Parlement devrait prendre sur cette question, mais pour signifier à mes honorables amis démocrates, radicaux, iconoclastes, et j'oserais presque dire bolchévistes, de Springfield (M. Richardson) et de Kingston (M. Nickle), que je ne suis pas tout à fait de leur avis. J'aurai, sans doute, l'entier appui du chef de l'opposition en recourant à la Sainte Ecriture pour démontrer ce qu'il convient de penser de cette grave question. Connaissant bien les écrits de saint Pierre, l'honorable député sait que cet apôtre s'est montré fort sévère à l'égard de certaines gens, en disant: "Ils sont présomptueux et opiniâtres, et ils ne craignent pas de mal parler des dignités". Mon honorable ami se rappelle aussi que, citant comme exemple de très mauvais sujets souffrant les tourments de l'enfer, a dit: "Ils méprisent la domination et disent du mal des dignités".

Je ne crois pas avoir besoin d'invoquer l'Ecriture davantage pour établir que ceux de mes honorables amis auxquels je viens de faire allusion se sont, à tout le moins, engagés, cet après-midi, dans un sentier fort dangereux. Cela s'applique surtout à l'honorable député de Springfield, qui est allé chercher des comparaisons jusque dans la basse-cour et a assimilé au paon et au dindon ces personnes que l'Ecriture désigne sous le nom de "dignités". Quoi qu'il en soit, je puis affirmer, en somme, que ce n'est pas, aux yeux de l'Ecriture, faire preuve de vertu que de chercher à se distinguer des autres. Parlant ici en toute franchise, j'ajouterai qu'une plus haute autorité que saint Jude ou saint Pierre lui-même a dit: "Comment pouvez-vous croire, si vous avez reçu des honneurs les uns des autres?

Voilà, à ce sujet, la pierre de touche, et l'épreuve qu'il s'agirait de faire au moyen de cet instrument, l'honorable député de Springfield (M. Richardson) craindrait de s'y soumettre, car il serait, dès lors, empêché même de s'habiller à la mode ordinaire. Ce qu'il a voulu dire, en vérité, ce n'est pas qu'un homme doive s'abstenir de s'habiller, mais qu'il doit éviter de porter des parement dorés. Cela ne constituera pas, après tout, une distinction bien démocratique; mais la question consiste à savoir si nous cherchons vraiment à obtenir des honneurs les uns des autres. L'honorable député, lui, n'a pas objection à recevoir un petit honneur, à l'occasion. L'été dernier, comme un certain groupe de journalistes devait aller en Europe, il s'est laissé choisir pour en faire partie, et il est allé représenter le journalisme canadien en Angleterre, où il a causé et confabulé avec un personnage de l'importance de M. Lloyd George. Il a eu aussi l'honneur de se rendre sur les champs de bataille et de faire la parade avec quelques plumes de paon dont il s'était revêtu.

Les quakers étant les seuls gens qui aient travaillé à conformer littéralement leur vie au principe de l'Ecriture que j'ai cité en dernier lieu, ils se contentent de s'appeler les uns les autres par leurs simples noms. Ainsi, un quaker n'est jamais rien de plus que William Simpson ou John Richardson; mais les honorables députés de Kingston (M. Nickle) et de Springfield (M. Richardson) souffrent, comme nous tous, de ce vice de la nature, qui porte pour ainsi dire tout homme à chercher—avec ardeur, je le crains—à s'élever au-dessus des autres.

J'ai dit avec ardeur, mais je n'entends pas faire de cela une loi générale, car une certaine émulation contribue à dénoter une puissante individualité; mais on affiche, de nos jours, de vains sentiments de démocratie. Le quaker, lui, est conséquent, il n'appelle jamais son ami "monsieur" ni "ecuyer". Comme il n'y a pas de quaker dans les rangs de la députation, il se trouve que tous les députés n'ont pas pu subir l'épreuve avec succès, puisque tous enjoignent à

leurs dactylographes de faire précéder du mot "Monsieur" ou de faire suivre du mot "Esq." les noms de ceux à qui ils leur font adresser leurs lettres. Les Eglises elles-mêmes ont désobéi à l'enseignement du Fondateur de la doctrine, en ce que leurs dignitaires—leurs évêques, leurs modérateurs et leurs présidents—qu'il y a, dans la nature humaine, cette tendance à s'élever à de hautes fonctions. Dans la société on voit régner le même mal, et il s'est affirmé aussi chez les aristocraties héréditaires. Je serais le dernier homme du monde à vouloir prendre en mains la défense de l'aristocratie britannique, mais je dirai ceci: Chez les meilleures familles héréditaires de la Grande-Bretagne il existe des traditions qui se sont perpétuées durant de longues générations—oui, durant des siècles—et qui, en somme, ont ennobli la vie publique de la Grande-Bretagne.

C'est un radical qui parle ainsi. Prenons comme exemple les traditions des Cavendish. Le chef distingué de cette maison, le feu duc de Devonshire, l'oncle de notre Gouverneur général nous offre un remarquable exemple des belles traditions de cette famille. A trois reprises différentes, sans hésitation, il s'est séparé de son parti pour rester fidèle aux principes et répondre à l'appel du devoir. Son influence était si considérable et son esprit si lucide, que chaque fois il a entraîné avec lui la majorité de ses compatriotes. Cette indépendance, cette force de caractère dont il a fait preuve, sont un des beaux traits de la vie publique en Angleterre que nous pourrions imiter au Canada, car un des fléaux de la politique canadienne a été un attachement inébranlable des hommes publics à leur parti. Les traditions de la noblesse anglaise—l'expression elle-même nous enseigne à n'en pas parler trop légèrement, car il n'y a pas de faute à être noble—se sont manifestées magnifiquement dans cette guerre. Les fils, les frères des lords, les lords eux-mêmes, sont allés combattre dans les tranchées aux côtés des plus humbles citadins de Londres et des paysans des campagnes. Ils ont pris du service volontairement. Dès le début des hostilités, ils ont renoncé à leur titres, à leur rang, à leurs fortunes, aux aises de leurs châteaux et de leurs parcs, pour marcher à l'ennemi et en très grand nombre ils sont tombés pour la défense de la liberté et de la démocratie. Dans un temps où l'on se plaît à proclamer que le Canada est un pays démocratique, il n'est que juste de rendre hommage aux vertus démocratiques de ceux qui sont nés dans une sphère sociale bien différente de la nôtre.

De plus, je ne crois pas que ce soit un mal sans mélange que d'avoir dans une société un but plus élevé auquel tous les membres puissent aspirer. Personnellement, je n'ai guère d'aspirations; je suis parvenu à une époque de la vie où la renonciation doit être un enseignement plus salutaire. Mais rien ne me dit que l'honorable député de Kingston et l'honorable député de Springfield sont dans le vrai en affirmant que la grande majorité de ce pays pense comme eux sur ce point. Il existe au Canada des titres contre lesquels je n'ai jamais entendu la moindre protestation dans cette Chambre. Le titre de sénateur, par exemple, en est-il un qui soit généralement méprisé? Si une des fonctions du Sénat est de conférer une distinction à ses membres, il remplit cette fonction à la lettre, car beaucoup de députés jettent un regard d'envie de ce côté. Quand on y réfléchit, on constate que dans la société comme dans la nature, on chercherait en vain l'égalité absolue.

C'est l'honorable député de Kingston (M. Nickle), je crois, qui, dans son panégyrique de la démocratie a décrit l'autocratie allemande contre laquelle nous avons combattu, comme un Etat dans lequel le privilège de gouverner est réservé à un petit nombre. Je n'ai rien à redire à cela; c'est une bonne définition de l'autocratie. Je ferai cependant observer que le petit nombre n'implique pas nécessairement un petit nombre de gens titrés et si le Canada doit être une vraie démocratie, nous devons faire en sorte que le pays, sous une forme démocratique, ne soit pas gouverné par un petit nombre comme, par exemple, sur cette question de l'avance de l'heure.

Un gouvernement par un petit nombre n'est pas nécessairement un gouvernement par un petit nombre d'aristocrates et si mes honorables amis veulent se dire radicaux, je leur expliquerai ce que doit être un radical. Un radical est celui qui va à la racine des choses; il laisse de côté l'apparence superficielle pour s'attaquer au principe qui est à la base. Si nous voulons être radicaux, soyons-le au sens complet du mot. Si la Chambre des communes représente une démocratie et répudie l'autocratie, qu'elle aborde hardiment toutes les questions, quelles que soient leur importance et leurs conséquences; quelle mette hache en bois sans s'inquiéter de savoir où tomberont les copeaux. Ne permettons jamais que l'influence d'un petit nombre contrôle les actions de la majorité. L'autocratie ne réside

pas dans les titres, mais dans l'exercice du pouvoir. C'est le pouvoir qu'on cherche d'abord à accaparer, avant de désirer des distinctions honorifiques. Bien souvent, un homme possède déjà le pouvoir avant de recevoir un titre—le titre n'est que l'emblème extérieur du pouvoir. La richesse est une des formes du pouvoir et je dis que l'autocratie dont nous devons redouter les agissements sur la population, ici comme aux Etats-Unis, n'est pas l'autocratie des titres, mais celle de l'argent.

Un individu devient un véritable lord avant d'en recevoir le titre, et quant à moi, je ne puis dire que les titres me montent la tête. Nous avons beaucoup entendu parler de certaines personnes qui ont obtenu des titres ou qui ont été élevées à la pairie en ces dernières années. Par quels moyens ont-ils atteint à ces distinctions ? L'un amasse une fortune—une grosse fortune—du jour au lendemain, pour ainsi dire. Il se rend en Grande-Bretagne, est créé chevalier, franchit peut-être le seuil de la Chambre des communes d'Angleterre et devient un autocrate, j'imagine. Cependant, il était un autocrate grâce à ses richesses, avant de le devenir par son élévation à la pairie, et un vrai démocrate examinerait l'état de lois de son pays, afin de découvrir comment un homme peut entasser tant de richesses en peu de temps, richesses qui sont l'acheminement naturel vers les décorations purement apparentes au sujet desquelles nous nous sommes tant monté la tête et nous avons glosé toute la journée.

Le représentant de Kingston a dit qu'il y a beaucoup de malaise parmi les ouvriers de ce pays et il a attribué ce malaise à la dispensation de titres honorifiques. Eh bien, je puis difficilement l'admettre. Je ne pense pas que les ouvriers canadiens s'inquiètent beaucoup des inégalités sociales. Même, lorsqu'ils sont venus de l'autre côté de l'Océan, je ne pense pas qu'ils aient beaucoup de ce caractère de l'Anglais que rappelle le dicton bien connu: "L'Anglais chérit un lord." En qualité de démocrate, je suis en faveur de la suppression des inégalités, mais à titre de radical, je crois que nous devrions frapper à la racine même de ces inégalités. Si vous voulez vous occuper sensément et efficacement du malaise qui peut exister aujourd'hui parmi les ouvriers canadiens, vous devez supprimer les causes réelles des véritables inégalités sociales.

L'inégalité sociale qui touche l'ouvrier, est celle qui fait que nos soldats, au nombre de 55,000 à 60,000,—la plupart pour une solde de $1.10 par jour—ont donné leur vie pour la société, tandis que le plus grand nombre d'entre nous, qui sommes restés au foyer, a retiré des bénéfices en faisant des gains sordides au point de s'enrichir en plusieurs cas. Voilà l'inégalité sociale qui inquiète aujourd'hui nos ouvriers, et je recommanderais à mon honorable ami, que, après avoir disposé de cette question, nous entreprenions de supprimer les inégalités graves et réelles qui bouleversent la société et nous causerons de terribles embarras, ainsi qu'à d'autres pays, à moins que nous nous en préoccupions et que nous opérions des réformes radicales.

Monsieur l'Orateur, voilà tout ce que j'ai à dire sur cette vaste question des titres.

M. PEDLOW: Je ne prends la parole dans cette circonstance, que pour corriger une notion erronée qu'ont pu faire naître, ce soir, les propos du représentant de Red-Deer (M. Clark). Il a déclaré dans son discours, qu'il n'y avait pas en cette enceinte, de membre de la société des amis, autrement connus sous le nom de trembleurs. Je tiens à lui apprendre que celui qui adresse la parole à la Chambre, en ce moment, le représentant de Renfrew-Sud, a l'honneur d'être membre de cette société. Je pourrais m'excuser de ne pas pratiquer les doctrines de cette société, ce qui a pu porter le député de Red-Deer, à tirer la conclusion à laquelle il est arrivé. Il doit savoir que les trembleurs de notre époque ne sont pas ceux du dix-septième siècle, du dix-huitième ou du dix-neuvième. Comme tous les autres corps religieux, ils ont beaucoup changé dans les dernières années, de sorte que, bien qu'ils aient adopté le langage simple et les vêtements ordinaires et qu'ils aient mis de côté tous les titres, même les titres ordinaires de "monsieur", "d'écuyer," et le reste, les trembleurs de notre époque, n'observent pas aussi rigoureusement qu'autrefois, ces règles et règlements. Il se peut donc que le représentant de Red-Deer ait été induit en erreur. Toutefois, je puis lui affirmer que je suis fier d'être jugé digne du titre de membre de cette société, et que j'en suis indigne si je gardais le silence et si je négligeais de corriger l'idée qu'on a fait naître en cette enceinte, involontairement, il est vrai.

Je puis dire, en passant, que j'approuve entièrement quelques-unes des déclarations de l'honorable préopinant, au sujet du projet de résolution. Je parle surtout des éloges qu'il a faits de la conduite des rejetons de l'aristocratie d'Angleterre, pendant la

guerre. J'ai toujours été enchanté de retracer l'histoire des fils de la noblesse anglaise, auxquels on a enseigné de se montrer à la hauteur des privilèges dont ils jouissent, ce qui est bien différent de ce qui se passe, à cet égard, en d'autres pays.

En notre pays, les fils de millionnaires et de soi-disant aristocrates agissent différemment. Bien souvent, en effet, ils ne semblent pas s'élever au niveau des circonstances ni de leur entourage, tandis qu'au cours de la guerre qui vient de se terminer, l'aristocratie anglaise s'est imposée autant de sacrifices que les gens de condition plus modeste.

Pour ce qui est de la question qui nous occupe, je considère—c'est sans doute la conséquence naturelle de ma formation religieuse—que les individus ne gagnent rien à la collation de titres honorifiques. Ainsi, je suis loin d'admettre que la situation de certains des plus marquants parmi nos compatriotes soit devenue meilleure par suite des distinctions qui leur furent conférées. Je sais au contraire, tant en notre pays que dans la mère patrie, des hommes dont on a donné les noms cet après-midi—je fais allusion ici à des personnages tels que Gladstone et John Bright, en Angleterre, et Blake et Mackenzie, au Canada—des hommes que les titres honorifiques n'auraient en aucune façon grandis dans l'estime de leurs concitoyens. Certains de nos compatriotes, je le sais, ne sont pas tenus en plus grande estime pour avoir reçu de ces titres, car ils n'avaient pas besoin de distinction pareille pour que leurs mérites fussent appréciés.

Je me propose donc, monsieur l'Orateur, de voter pour la résolution du représentant de Kingston (M. Nickle), et c'est avec un extrême plaisir que je le ferai.

M. COCKSHUTT: Bien que je ne veuille garder la parole que quelques instants, je me crois tenu de corroborer les excellentes observations de mon honorable collègue de Red-Deer (M. Clark), dont je prise beaucoup l'opinion en pareille matière, et d'accorder aussi mon appui à la proposition que le premier ministre intérimaire a faite par voie de sous-amendement.

Jusqu'ici, le présent débat a été surtout théorique. J'en ai ressenti une profonde lassitude cette après-midi, tant il me semble que l'on a déjà trop discouru sur cette question des titres honorifiques.

De nos jours, il se fait un usage abusif du mot "démocratie" dans le but de préconiser une multitude de panacées qui, en réalité, font beaucoup de mal. Ce qu'il faut, c'est se mettre à l'œuvre pour former une démocratie qui soit acceptable au Canada, et non s'attarder indéfiniment à discuter sur le mot; car il ne suffit pas de crier à la démocratie pour que l'on devienne plus démocrate et que se décident les questions qui agitent les masses populaires. Le sujet me paraissant avoir été suffisamment discuté l'année dernière, je m'étais plu à espérer que le député de Kingston penserait comme moi et s'abstiendrait de le ramener sur le tapis à la présente session.

Je dirai tout d'abord que je ne vois pas d'inconvénients aux titres honorifiques, pourvu qu'ils soient conférés à qui les mérite et sait les porter dignement. Quelques-uns des membres de la Chambre portent des titres. De ceux qui connaissant le premier ministre intérimaire (sir Thomas White) comme nous le connaissons, qui osera prétendre qu'il a perdu de son empire sur le peuple ou sur les membres de la Chambre pour avoir accepté le titre de "sir"? Je considère qu'il exerce beaucoup plus d'influence qu'à l'époque où il reçut son titre. Se trouvant en relations plus intimes avec les députés et avec le peuple, il grandit rapidement dans l'estime de ses compatriotes.

Maintenant que j'ai fait mon compliment au chef intérimaire du Gouvernement qu'on me permette de dire de l'excellent ami que nous est le nouveau chef de l'opposition que "sir D.-D. Mackenzie" sonnerait fort bien. (Protestations sur quelques bancs).

Le chef de l'opposition ne perdrait rien de sa dignité, ce me semble, à porter ce titre, et il ne se trouverait aucun membre de la Chambre pour dire que la "lumière à la fenêtre" brille d'un éclat moins vif parce que c'est sir Daniel Mackenzie qui l'y a placée.

M. McKENZIE: C'est Donald qu'il faut dire.

M. COCKSHUTT: Soit. Ces paroles me sont dictées par la croyance que l'honorable député marche sur les traces du chef distingué dont il vient de recueililr la succession. Ce titre-là, l'homme d'Etat dont nous pleurons la perte l'a porté avec beaucoup de distinction pendant de longues années, et bien qu'à la vérité il en ait parfois parlé en des termes assez peu flatteurs, il ne l'a pas moins gardé et porté avec autant, sinon plus de dignité que nombre d'autres personnages titrés.

D'ordinaire, le représentant de Kingston se fait remarquer par sa rigoureuse logique, mais sur cette question des titres honorifiques il semble faire mentir la réputation dont il jouit à cet égard. Je crois savoir

qu'il a un ami qui lui est particulièrement cher; si je disais le nom de cet ami, on saurait que c'est un personnage titré. L'honorable député sait de qui je veux parler. Je ne crois pas qu'il perde quoi que ce soit à passer une bonne partie de son temps en la compagnie de cet ami titré.

Je le félicite d'avoir un si brillant ami en cet individu, dont la vie s'accorde si bien avec la distinction qu'on lui a conférée et que, je le pense, il a méritée.

Le député de Red-Deer a cité quelques passages de l'Ecriture. Ils étaient bien choisis et adaptés à la question. Il est vrai que certains membres de la Chambre, s'il fallait les en croire, seraient assez prêts à interpeller de leur prénom les députés qui leur font vis-à-vis, au lieu de se servir de l'expression "honorable député". Je ne vois pas comment cela rehausserait la dignité, ou le décorum, de cette Chambre. Toute assemblée doit se gouverner elle-même et se maintenir dans la dignité qui lui est propre. Celui qui, étant élu à cette Chambre ou au Sénat, se rend indigne du titre qu'il porte ainsi, doit, à mon avis, céder ce titre. Il est difficile de bien saisir toute la responsabilité qu'entraînent les titres: cependant, ils sont en usage partout; il n'est pas d'endroit où ils soient octroyés plus à profusion que dans les sociétés de secours mutuels, où le titre d'honorable grand-maître est chose commune. En certains autres endroits, tout le monde s'appelle "sire chevalier". Il existe, ainsi, un lot d'appellations qu'il n'est pas besoin d'énumérer. Les titres les plus élevés sont conférés dès l'initiation aux membres de ces sociétés secrètes. L'univers est couvert de titres: ce qui est surtout nécessaire, c'est qu'ils soient mérités et bien portés.

Je suis content que l'honorable député de Brome (M. McMaster) entre justement dans la Chambre. J'ai un passage de l'Ecriture à citer et je sais qu'il est passionné pour de tels extraits. Le passage que je veux donner est d'un sage de l'antiquité, Job. J'imagine que mon honorable ami l'a déjà entendu. Job a dit:

> Je ne sais pas donner des titres flatteurs aux hommes, car si je le faisais mon Maître m'enlèverait bientôt de ce monde.

Je veux que l'honorable député de Brome (M. McMaster) souligne bien ce mot "flatteurs". Job n'a pas dit seulement "titres". Il a dit "titres flatteurs". Sir John Macdonald a donné une définition de la flatterie, que l'on n'a pas dépassée depuis et qu'aucun dictionnaire n'a égalée. Il a dit de la flatterie qu'elle était un mensonge agréable. Ainsi, si j'avais à dire à l'honorable député de Brome qu'il est le plus grand homme d'Etat en cette Chambre ou dans le monde, je me servirais là d'un titre flatteur.

M. McMASTER: Vous l'avez.

M. COCKSHUTT: Si je lui disais qu'il a un long chemin à parcourir pour devenir un grand homme d'Etat, je lui dirais ce que je crois être la vérité. C'est sur le mot "flatteurs" que s'arrête le prophète. Tant que les titres ne seront pas flatteurs, il n'y aura rien à reprendre en eux. Toute la difficulté, c'est que plusieurs reçoivent un titre qu'ils n'ont pas mérité et dont ils sont indignes.

Il me semble que le premier ministre intérimaire a trouvé le moyen équitable de résoudre la question. J'ai confiance que le comité, bien qu'il soit nombreux, ne s'y attardera pas trop longtemps. Comme je l'ai dit tout d'abord, le sujet a été traité, je pense, avec plus d'attention qu'il ne le mérite. Le fait qui ressort surtout, c'est que nos soldats ont mérité des titres qui valent d'être portés, titres auxquels leur donnent droit leur héroïsme, leur abnégation et leur dévouement à une grande cause. J'ajoute que c'est un mauvais moment d'abolir ces titres, que celui où nos soldats sont sur le point de les recevoir. Il ne faudrait pas déprécier l'ordre du service distingué, la croix militaire ou Victoria, ou les autres dignités conférées à ces soldats qui les méritèrent, après de si gigantesques efforts. Même si ces soldats ne faisaient rien autre chose de plus pour se distinguer en ce monde, ils auraient accompli ce que bon nombre d'autres ne purent atteindre, autrefois. Je suis très heureux, monsieur l'Orateur, d'appuyer de tout cœur le sous-amendement du premier ministre intérimaire.

M. McKENZIE: Lors de l'étude approfondie de cette question des titres, à la dernière session, je n'ai pu qu'assister à la fin de la discussion. C'est pourquoi j'ai été très enchanté d'entendre le long et intéressant débat actuel. J'ai écouté, comme d'habitude, avec grand plaisir et profit, le discours de mon honorable ami de Red-Deer (M. Clark). Il réussit dans presque tous les domaines; mais il a été particulièrement heureux, ce soir, en se lançant dans le domaine de la théologie, bien qu'il soit allé très loin pour chercher des preuves à l'appui de l'amendement. Le temps de Pierre est fort lointain, et Jude vécut à la même époque. Dans tous les cas, leurs épîtres sont en juxtaposition. Je suis convaincu qu'il n'existe rien de plus fort chez

l'honorable député de Red-Deer que le sens de la proportion et de l'adaptation: il nous ramène toujours vite au fait, quand nous ne sommes pas absolument logiques dans tout ce que nous disons. Mais je dois lui dire que les raisonnements en matière de théologie ne conviennent pas toujours en matière de législation et de politique.

Quand il cite les paroles de Pierre et de Jude, il ne doit pas oublier que ces hommes étaient des évangélistes, prêchant la doctrine du Nazaréen, qui était exclusivement théologique et morale et n'avait rien de commun avec les questions législatives et politiques. Aussi, je crois que mon honorable ami se rendra compte que ses citations ne sont pas aussi bien appropriées que de coutume. Il ne doit pas oublier qu'à cette époque les vrais dignitaires étaient les scribes et les pharisiens. Mais c'est peut-être parce qu'il a fait connaissance avec eux récemment qu'il s'est cru obligé de faire les citations en question. Il aurait pu se rappeler une parole qui est venue de plus haut que de Pierre ou Jude. Le Maître lui-même, disait en parlant de ces mêmes dignitaires que l'honorable député de Red-Deer défend aujourd'hui: "Malheur à vous, scribes et pharisiens, hypocrites."

Des VOIX: Oh! oh!

M. McKENZIE: Il me semble que l'on devrait plutôt excuser mon honorable ami d'avoir défendu de tels dignitaires. Mais puisqu'il m'a invité dans le domaine des Saintes Ecritures, je le mènerai un peu plus loin, jusqu'à une autorité qu'il ne méprisera pas. Je suis persuadé que pas un député ne connaît mieux les écrits et l'histoire de Moïse, ce grand législateur, que mon bon ami de Red-Deer. Quand nous parlons de Moïse, nous entrons dans le domaine de la législation et de la politique, et ce qu'il a dit sur les questions de ce genre est plus à propos. Or, nous nous apercevons que Moïse avait refusé un titre.

Des VOIX: Oh! oh!

M. McKENZIE: Nous savons de la meilleure source que Moïse, quand il atteignit sa majorité, refusa de se faire appeler le petit-fils de Pharaon. Il préféra endurer les privations avec le peuple de Dieu, plutôt que de jouir des plaisirs du péché pour une saison. Voilà une autorité venant d'un des meilleurs hommes qui aient jamais existé, celui qui fut choisi pour délivrer le peuple de Dieu de la sombre Egypte. Il refusa un titre, et c'est pour cela que je n'ai aucune hésitation à dire que s'il y a d'excellents personnages qui ont accepté des titres, il y en a eu d'autres aussi bons qui les ont refusés.

Mon bon ami de Brantford (M. Cockshutt) s'est approché du domaine de la théologie, mais il n'est pas allé bien loin. Il y a un passage des Saintes Ecritures que le député de Brantford doit bien connaître; c'est celui qui fait allusion aux hommes qui avaient transformé leurs épées en socs de charrues et leurs lances en serpettes. L'honorable député a dit que le député de Brome (M. McMaster) trouverait le chemin long et rude pour atteindre l'Emmaus du ciel politique. On me permettra d'espérer que le député de Brome ne sera pas le seul sur ce rude chemin; que d'autres se traîneront avec lui vers le soleil couchant, en répétant: "Voici le soir, le jour s'éteint". J'en ai fini avec les questions agréables qu'avait suscitées le député de Red-Deer (M. Clark), aidé du député de Brantford (M. Cockshutt).

J'ai écouté très attentivement les remarques de l'honorable député de Kingston. Ses discours sont toujours logiques et clairs, ses arguments toujours satisfaisants. Nous avons entendu son plaidoyer l'an dernier; il a parlé de ce sujet plusieurs fois ici. Il y a environ un an, la Chambre était prête à rendre son jugement sur cette question des titres, et l'eût fait si ce n'eût été l'intervention du premier ministre. Personne ne disait à cette époque que nous étions insuffisamment renseignés. Or, un an plus tard, le premier ministre intérimaire nous dit que nous ne sommes pas assez bien éclairés. Depuis cinquante ans, depuis que nous sommes au monde, quel que soit notre âge, nous avons entendu parler de cette question. Quels renseignements allons-nous obtenir de cet excellent comité que l'on propose de former? Que va-t-il nous apprendre? Où puisera-t-il son information? Le député de Kingston n'a pas été tout à fait aussi loin que le député de Red-Deer, mais assez, cependant. Il était présent à la bataille d'Hastings; il est venu au pays avec Guillaume le Conquérant; il a divisé le terrain avec lui et a arpenté des étendues considérables; si bien qu'il nous est arrivé avec beaucoup de renseignements depuis les temps les plus reculés jusqu'à nos jours. Nous devrions nous contenter des preuves très lucides et très autorisées que le député de Kingston nous a présentées.

Aujourd'hui la Chambre est aussi bien préparée à se prononcer sur la question qu'elle le sera dans un mois ou après avoir entendu lire le rapport du comité.

En fait de comités, nous avons dans le Gouvernement lui-même le meilleur comité

que la Chambre puisse nous fournir. Quand la députation est élue, le Gouverneur général, sur l'avis du premier ministre, choisit parmi ces députés un comité de la Chambre des communes connu sous le nom de Gouvernement. Ce comité comprend dix-huit ou vingt membres; espérons que c'est l'élite du parti de ce côté-là de la Chambre. Ces ministres sont responsables envers le peuple; ils devraient nous présenter une mesure sur cette question. Vont-ils encore répéter la comédie qu'ils viennent de nous jouer, à propos de la réforme de l'heure? Manquent-ils donc de courage et de conviction au point de ne pouvoir prendre une décision sur cette simple question des titres, en saisir la Chambre et lui demander de l'approuver? C'est ainsi que doit agir un gouvernement responsable. Pourquoi rejeter la responsabilité sur la Chambre collectivement et sur un nombreux comité qui ne pourra peut-être que difficilement arrêter une conclusion concrète. A mon sens, nous sommes donc aussi bien préparés à nous prononcer sur cette motion aujourd'hui que nous le serions à un moment quelconque à l'avenir.

Le 25 mars 1918, le Gouvernement prit une décision au sujet de la question des titres. Il donna à cette décision la forme d'un décret du conseil et le soumit à cette Chambre. Les ministériels en votèrent l'adoption à une forte majorité. Le premier ministre nous a dit: "Nous avons consacré trois semaines à ce travail; nous avons étudié la question sous toutes ses faces, et le décret du conseil que nous vous soumettons est le résultat d'une étude consciencieuse de la question". Cela n'est pas de date ancienne. Le seul embarras c'est que le premier ministre et le Gouvernement manquent de stabilité; ils ne peuvent tenir en place. Je me souviens de l'épithète qu'un jour le député de Red-Deer appliqua aux prédécesseurs du Gouvernement d'aujourd'hui,—et c'était un gouvernement tory, se rapprochent de celui-ci autant que faire se peut—il les désigna "une collectivité de timides."

Et c'était à bon droit qu'il leur appliqua ce vocable. Cette expression figure au compte rendu; et il va sans dire que je ne l'emploierais pas moi-même, mais comme la paternité en remonte à une autorité comme le député de Red-Deer, il convient peut-être de se servir de paroles qui ne parurent nullement malséantes à cette époque. Ce décret du conseil fut soumis au roi, qui l'étudia en conseil, puis le roi fit certaines suggestions et les soumit au Gouvernement de ce pays. Si la motion présentée ce soir par le premier ministre intérimaire tendait à laisser la question dans l'état où l'avaient établie le décret du conseil et le vote de la Chambre, j'y souscrirais volontiers. Mais "jusques à quand, Seigneur, jusques à quand" le Gouvernement continuera-t-il à adhérer à la même attitude? Le décret était parfait alors; mais aujourd'hui le Gouvernement n'en veut plus, et demain il changera encore d'idée.

De grâce, finissons-en une bonne fois, réglons donc cette question des titres et mettons-nous à une besogne de plus haute importance pour le pays. Il y a plus d'un an, le Gouvernement affirma publiquement son attitude à cet égard et le Parlement la confirma; or voilà maintenant que, en l'absence du premier ministre, il faut tout remettre sur le métier et renvoyer à un comité de vingt-cinq membres de gauche et de droite qui, en toute probabilité, ne tomberont pas d'accord. Voilà l'impasse où nous sommes acculés.

Voici un extrait du discours prononcé par le premier ministre, le 21 mai 1918, que j'emprunte au compte rendu de l'an dernier. Le premier ministre étant absent, et vu que je tiens à faire preuve de loyauté envers lui je vais citer le texte de son discours qui n'est pas long:

Le très hon. sir Robert Borden: Si la Chambre me permet de dire quelques mots, j'exposerai la question d'une façon très nette, en ce qui me concerne. A différentes reprises, le Gouvernement a étudié la question sous tous ses aspects. Il nous a fallu consacrer trois ou quatre semaines de travail à cette affaire, pour en arriver à une décision quant à la nature des propositions à soumettre par l'intermédiaire du Gouverneur général à Sa Majesté le roi par le canal du gouvernement du Royaume-Uni. Nous avons réglé la question suivant nos lumières. Lorsque l'honorable député de Kingston (M. Nickle) a soumis sa motion à la Chambre, j'ai mis la députation dans tous mes secrets, en lui faisant connaître la discussion que nous avions eue et la conclusion à laquelle nous étions arrivés. J'ai dit que le gouvernement du Royaume-Uni, tenant pour très importants quelques-uns des sujets mentionnés dans le décret du conseil, nous avait demandé de lui fournir l'occasion de débattre toute la question en vue, sans doute, de la répercussion que son règlement pourrait avoir, non seulement dans le Dominion, mais encore dans toutes les colonies autonomes de l'empire et dans le Royaume-Uni également. Nous sommes venus à cette conclusion et nous l'avons exposée en toute franchise et toute netteté à la Chambre. En ce qui me regarde, je dois dire que si la Chambre n'a pas l'intention d'accepter l'attitude qu'en toute franchise je lui ai demandé de prendre, je me considérerai délié du devoir de présider plus longtemps à l'administration des affaires du pays, et je demanderai à Son Excellence le Gouverneur général de se chercher d'autres conseillers. Il me semble que certains honorables membres de la droite ont pris une attitude quelque peu bizarre, lorsqu'ils ont demandé au

chef de l'opposition si l'on devait, oui ou non, tenir cette motion pour une motion de défiance. Mon avis est que, en pareille circonstance, c'est le chef du Gouvernement qu'on devrait consulter à cet égard, et je ne puis pas facilement comprendre pourquoi on a cru devoir s'adresser au chef de la gauche pour savoir comment je devais considérer une motion de cette nature. Or, c'est ce qu'on a fait, et c'est à la députation à décider quelle sera sa ligne de conduite dans les circonstances. En ce qui me concerne mon attitude est absolument claire et nette.

C'est le discours en entier et il expose clairement ce que la Chambre avait à décider. Cela confirme ce que j'ai dit. Si, lorsque cette motion a été présentée, le 21 mai 1918, le premier ministre devait démissionner dans le cas où ses amis de la droite n'appuieraient pas son arrêté du conseil, quelle garantie avons-nous que nous n'allons pas amener la même catastrophe aujourd'hui pour le pays si les honorables députés d'en face font autre chose que de se conformer à ce que leur demandait de faire alors le premier ministre. Si après trois ou quatre semaines d'étude sérieuse de la question, comme nous le dit le premier ministre, on arrive à prendre une décision, il y a eu alors autant de science consacrée à cette question que peut en mettre le comité. La guerre n'est pas une chose nouvelle. Chaque phase et chaque condition de la guerre qui existe aujourd'hui, sauf la paix, dont nous remercions Dieu, étaient bien connues le 25 mars 1918. Si des titres devaient être accordés aux hommes qui ont combattu ou aux femmes qui ont aidé ou à quiconque employé ici ou en Angleterre, pour la guerre—tout cela était parfaitement connu du Gouvernement et il a décidé avec toute cette connaissance qu'il possédait, que l'arrêté du conseil, lu ce soir ici, était la meilleure et la plus sûre détermination à prendre. Il n'y a certainement aucune cause maintenant pour autoriser un rejet de cette décision afin de tout recommencer à nouveau. Nous devrions donc, pour ces motifs, décider la question maintenant une fois pour toutes et si la Chambre décide que l'arrêté du conseil qu'elle a adopté l'an dernier était assez bon, je ne comprends pas comment les honorables députés qui ont voté en faveur de cet arrêté du conseil, peuvent en l'absence du premier ministre lui dire qu'il avait tort alors, qu'ils n'approuvaient pas cela et qu'ils veulent quelque chose d'autre. Il n'y a pas de fin à cette question. On lui donne un détour pour satisfaire les exigences du moment. C'est tout ce que j'ai à dire sur ce point, mais après la lecture que j'ai faite du discours du premier ministre, je veux porter à la connaissance des honorables députés patriotiques et sages qui siègent des deux côtés de la Chambre et particulièrement ceux qui appuient le Gouvernement et ceux qui ont quitté leurs anciens amis, ceux qui ont coupé leurs attaches sur cette question élevée du devoir de conscience, l'importance que le premier ministre attachait à cette situation. Quelques jours avant la présentation de cette motion, il venait d'être renvoyé au pouvoir par une écrasante majorité pour pousser la guerre jusqu'au bout; il était le champion choisi du Canada pour finir la guerre. Quelle importance attache-t-il à cette question? Il se présente une question triviale à propos de titres—je dis "triviale" avec raison, car elle était triviale en comparaison de cette grande question de vie ou de mort de la guerre—et nous voyons que leur leader a dit à nos amis qui étaient honnêtes et sérieux sur cette question: Loin d'ici votre guerre, loin d'ici votre catastrophe, ne me parlez plus de votre loyauté, si vous n'arrivez pas au fait avec cette question de titres, je vous abandonnerai à votre sort et je n'aurai plus rien à faire avec vous. Cela me montre tout le vide de cette moquerie et que tout cela était de la politique du commencement jusqu'à la fin. Et je veux entendre un argument contraire en présence de cette déclaration du premier ministre que, s'ils ne se soumettaient pas sur cette petite affaire de titres, ils n'auraient plus rien à attendre de lui et qu'il était débarrassé de cette grande responsabilité de sauver le pays qui lui avait été imposée par le peuple canadien. Et je voudrais savoir des honorables députés qui siègent derrière lui dans le seul but de voir que le mandat du peuple canadien soit exécuté, pourquoi ils étaient prêts à permettre que ce mandat soit déchiré et jeté aux chiens dans le simple but de faire exécuter les vues du premier ministre sur la question des titres.

L'honorable député de Kingston (M. Nickle) a parlé de l'inquiétude qui règne dans ce pays et l'honorable député de Red-Deer (M. Clark) a parlé du même sujet. Il y a de l'inquiétude dans ce pays, mais elle n'est pas créée par cette question de titres. Je suis un homme pauvre et un fils d'homme pauvre. Je suis en contact avec les pauvres du pays, les ouvriers et toutes les classes. Je connais leur pulsation et le battement de leur cœur et les circonstances qui existent dans leurs maisons et leurs familles et je sais qu'ils ne s'occupent pas beaucoup de titres. Ils ne perdent pas leur sommeil à propos d'un chevalier, d'un baron ou d'un lord, mais cela les inquiète de voir la farine arriver au fond du baril et de savoir que le baril de lard est presque vide.

Ils sont inquiets de voir que les chaussures de leurs enfants s'usent et se percent et de ne pouvoir tenir leurs familles au chaud jour et nuit; ils se mettent en peine, parce qu'ils n'ont pas les moyens de vivre convenablement.

Le peuple canadien est aux trousses d'une autre catégorie de chevaliers d'une autre catégorie d'autocrates au pays: ce sont les syndicats qui accaparent l'argent et aspirent le sang du cœur de notre population. J'ose espérer, monsieur l'Orateur, que l'éloquence et la science de mes honorables amis de Kingston et de Springfield se tourneront bientôt de ce côté-là. J'espère que l'occasion leur sera fournie bientôt de porter un coup terrible à ces autocrates qui portent le chagrin, la pauvreté et la gêne dans les foyers du peuple canadien à raison du titre qu'ils ont acquis de diriger à leur guise le Gouvernement actuel.

L'autre jour encore, nous avons entendu l'honorable député de Victoria (Ontario) (sir Sam Hughes) proclamer à la face des ministres que le présent Gouvernement est la chose du baronnet sir Joseph Flavelle. Est-ce vrai ou est-ce faux? Mais il y a d'autres favoris du pouvoir à part sir Joseph Flavelle; il n'est pas le seul dans son cas. Je le répète donc, un ami du Gouvernement a affirmé ouvertement que les membres du cabinet, avec toute leur science et toute leur habileté, ne sont rien moins qu'un troupeau d'agneaux entassés dans une charrette les quatre pieds liés, et conduits au marché par sir Joseph Flavelle, ainsi que les autres autocrates et ploutocrates du pays.

J'invite donc nos honorables amis de Kingston et de Red-Deer (M. Clark) à faire entendre leurs voix à ce sujet. Mon honorable ami de Red-Deer doit savoir que les Saintes Ecritures condamnent sévèrement ceux qui affament les pauvres, volent le peuple et chargent de lourds fardeaux qu'ils ne voudraient pas même toucher du doigt les épaules des travailleurs. Mon honorable ami constatera que les Saintes Ecritures condamnent sans merci ces pratiques et il n'y a personne ici qui puisse les commenter plus éloquemment que lui.

Quand bien même ce débat n'aurait pas d'autre résultat que de nous forcer à méditer sur ces sujets et à nous aider à faire du Canada un pays réellement démocratique, il n'aura pas eu lieu en vain. Montrons que nous sommes réellement animés d'un esprit démocratique en allant au foyer du pauvre et en prenant des mesures pour que les richesses soient réparties plus équitablement entre les différentes classes de notre population.

Aidons au soulagement des souffrances du peuple, afin que tous les citoyens du pays, hommes, femmes et enfants sachent qu'ils peuvent s'adresser avec confiance au Parlement pour faire redresser les abus dont ils souffrent et que le Gouvernement prend à cœur leurs intérêts. Voilà des problèmes qui s'imposent bien plus fortement à mon intelligence et à ma conscience que la question de l'abolition des titres.

M. ALLAN: Je désire ajouter quelques mots à l'intéressant débat qui s'est déroulé ici ce soir. Pour commencer, je déclare que je voterai en faveur du sous-amendement. J'ai une proposition à soumettre à la Chambre et je suis d'avis qu'il ne se trouvera personne pour prêcher la controverse soit ici, soit en dehors de cette enceinte. Le Canada doit à tous ceux qui ont fait du service militaire tant dans la marine que dans l'armée, une dette de reconnaissance que nous ne serons jamais en mesure d'acquitter entièrement. Or, en tenant compte des immenses services rendus par nos soldats, ce devrait être un honneur et une distinction de faire partie du comité dont la création a été suggérée par la contre-proposition déposée par le premier ministre intérimaire (sir Thomas White).

J'ose donc espérer que les membres de ce comité travailleront avec ardeur et fidélité, afin de présenter au Parlement une décision approfondie sur la question de savoir si des titres devraient être conférés à nos soldats et à nos marins.

Relativement aux distinctions et aux décorations accordées aux civils ayant travaillé aux œuvres de guerre, je déclare sans hésiter que je considère les services qu'ils ont rendus à un tout autre point de vue. Pour les soldats et les marins, on ne saurait les récompenser assez au moyen de décorations ou de distinctions, si le Parlement est d'avis qu'il y a avantage à leur conférer ces honneurs. Je suis donc d'avis que les services rendus par les civils ne sauraient se comparer à ceux de nos jeunes gens qui ont fait du service actif tant dans l'armée que dans la marine. Voilà mon opinion.

Je doute fort que la dispensation de décorations en reconnaissance des services rendus par les civils sera bien à l'honneur du pays. Je ne crois pas que le fait de conférer des décorations ou des distinctions aux civils ne tendrait guère à améliorer la situation ou à donner une solution aux problèmes complexes de l'après-guerre. Pour moi, je fais grand cas de l'aumône de la

veuve. Or, je ne crois pas que ceux qui étaient assez à l'aise pour offrir leurs services en qualité de civils sans espoir de récompense, n'ont pas droit à plus de reconnaissance de notre part que des milliers de petites ouvrières canadiennes qui ont généreusement donné une part de leur maigre salaire pour envoyer des colis à nos soldats et qui pour ce faire, ont dû pratiquer la plus stricte économie et se priver de tout depuis le commencement de la guerre jusqu'à la victoire finale.

M. MANION: Je regrette beaucoup de me voir contraint de dire quelques mots sur le sujet en discussion. Lorsque le projet de résolution qui est au Feuilleton est venu devant la Chambre je n'avais pas l'intention de prendre part au débat, qui devait se résoudre, il me semblait, en la claire question de savoir si la Chambre approuvait ou n'approuvait pas que fussent accordés dans ce pays le titre de chevalier ou autre de cette sorte. J'avais espéré un vote sur cette simple question et je me préparais à voter dans le même sens que mes honorables amis de Kingston et de Springfield; non pas que je leur concède à l'un ni à l'autre l'agitation qu'ils disent exister dans le pays à ce sujet, car dans mon comté du moins, non plus que dans les différentes régions où j'ai pu me trouver, nulle agitation ne m'a paru aussi évidente qu'ils voudraient nous le faire croire, eux et d'autres. Le public en général ne me paraît guère se soucier de cette affaire, quoique, dans le cas où un vote serait pris, les suffrages à mon sens, dussent aller décidément en faveur de ce que proposent les honorables députés de Kingston et de Springfield. Je ne crois pas que l'agitation soit bien marquée au sujet de cette affaire, mais je dois contester certaines des assertions contenues dans la lettre du premier ministre (sir Robert Borden), lesquelles font supposer qu'il devrait être accordé dans ce pays de nombreuses décorations aux civils qui, au Canada comme à Londres, ont soutenu de leurs efforts les hommes qui étaient au front. Le plus humble des tommies qui ont servi sur la ligne de feu mérite, à mon avis, des décorations en beaucoup plus grand nombre que n'importe lequel de ceux qui ont participé aux œuvres de la société patriotique ou de la Croix-Rouge, soit à Londres soit au Canada. Une autre opinion sur laquelle je désire insister, c'est que les mères des jeunes gens qui sont morts les armes à la main—même les femmes qui n'ont fait rien autre chose que de pourvoir aux besoins de ces jeunes gens—méritent dix mille fois plus la gratitude du pays, exprimée par des titres ou autrement, que ceux qui ont travaillé à la Croix-Rouge ou autres œuvres patriotiques. Je ne songe nullement à diminuer le mérite de ceux qui ont rendu des services dans ces diverses sociétés: ils ont toute mon estime; mais les titres qu'on leur accorde sont à mon avis la cause de l'agitation qu'il peut y avoir dans le pays et de l'opinion hostile qui peut exister à l'égard de ces titres. Parlant pour moi, comme soldat revenu de la guerre, et non pour aucun groupe de ces soldats, je dirai que, selon moi, nul titre ne devrait être conféré à des membres des armées de terre ou de mer, non plus qu'à des civils, par la raison que nous n'avons pas le droit, ce me semble, de fonder au Canada une autocratie ou une aristocratie militaire. Je rappellerai certaines de mes paroles de l'année dernière sur cette question. Lorsque ce même sujet s'est présenté devant la Chambre l'an dernier, je me proposais de voter comme je me propose de le faire ce soir; mais le premier ministre est intervenu et il nous a déclaré que, si un vote était donné contre l'octroi de titres, il présenterait sa démission. J'ai alors exprimé l'avis que, vu l'état de choses qui existait dans le monde à l'époque, la question était trop peu importante pour vouloir la chute d'un gouvernement et j'ai en conséquence voté avec le premier ministre. Mais aujourd'hui le premier ministre intérimaire déclare, si je ne me trompe, qu'il ne s'agit plus d'une question de parti. Quoi qu'il en soit, je voterai contre la constitution d'un comité, parce que je n'ai pas besoin d'un comité qui me renseigne sur cette affaire. Je regrette d'avoir à prendre cette attitude. Je regrette d'y avoir été obligé par le Gouvernement, et il est malheureux qu'une question de cette sorte soit soulevée devant la Chambre dans un temps où, selon moi, il était plus ou moins inutile de l'agiter. Je crois que l'on présente inutilement beaucoup de questions, et il est fort à regretter que la Chambre soit contrainte à un désaccord sur une affaire qui n'est pas de bien grande importance pour le pays. Après ma déclaration de l'année dernière et les sentiments que j'éprouve à ce sujet, je crois de mon devoir de voter contre le premier ministre intérimaire; mais il se présente des circonstances où il est nécessaire de s'affirmer et, comme le disait l'honorable député de Red-Deer: "Que les copeaux tombent où ils le peuvent". Voici en quels termes je me suis exprimé l'année dernière au sujet de mon attitude:

En principe général, j'admets sans réserve, à l'instar de mes honorables collègues de

Springfield (M. Richardson) et de Kingston (M. Nickle), que l'on devrait abolir en ce pays non seulement les titres héréditaires mais jusqu'à celui de chevalier. (*Applaudissements à gauche.*)

Le Gouvernement a été élu, je le répète, dans le but de mettre en vigueur la loi du service militaire et de recruter des combattants. Je ne crois pas qu'il appartienne au Parlement, à ceux de ses membres qui ont été, comme moi, élus dans ce même but déterminé, de renverser le Gouvernement sur une question comme celle-ci avant d'y avoir suffisamment réfléchi. Si, après mûr examen, elle revient plus tard sur le tapis et que le représentant de Springfield (M. Richardson) saisisse de nouveau la Chambre de sa motion, il me trouvera prêt, je le déclare dès ce soir, à lui accorder mon appui.

Avant de reprendre mon siège, je ferai une observation au sujet de l'armée et de la marine. Je considère qu'il ne devrait pas être conféré de titres à ceux de nos compatriotes qui font partie des armées de terre et de mer. Sur ce point, je suis complètement d'accord avec le premier ministre. Il faut se garder de créer une caste militaire qui se juge supérieure au reste de la population. Puisque nous avons pris les armes pour renverser l'autocratie allemande, il faut avoir grand soin de ne pas implanter d'aristocratie ou d'autocratie militaire en notre pays. A mes yeux, les militaires ne doivent pas plus que les autres recevoir de titres honorifiques; je reconnais cependant qu'il convient de récompenser par des décorations ceux d'entre eux qui se distinguent par leur vaillance.

Voilà où l'honorable député de Brantford s'est mépris quand il a parlé de la Croix militaire et de la Croix de Victoria. Il n'y a aucune ressemblance entre ces distinctions et ces titres. Je crois que l'une et l'autre sont accordées pour des actes de bravoure, et j'ajouterai que si la République française ne confère pas de titres, elle confère des décorations, comme celle de la Légion d'honneur, que porte l'honorable député de Maisonneuve (M. Lemieux).

Monsieur l'Orateur, après avoir rappelé ce que j'ai dit l'année dernière, je ne vois pas comment je pourrais prendre logiquement ou honnêtement d'autre décision que celle de voter contre l'institution d'un comité. Si les honorables députés de Springfield et de Kingston peuvent faire autrement, après avoir présenté cette motion à deux différentes reprises et forcé des hommes comme moi à prendre l'attitude que j'ai choisie, ils ont une mentalité plus élastique que la mienne.

M. LAPOINTE (Kamouraska): J'éviterai de répéter les arguments que j'ai formulés dans la discussion de cette question, l'année dernière. Je tiens seulement à appuyer l'attitude prise par le député de Rainy-River-et-Fort-William (M. Manion).

Le projet de résolution comporte une déclaration de principe et ne nécessite pas du tout l'examen ni le rapport d'un comité. D'ordinaire, une question est renvoyée à un comité après que la Chambre s'est prononcée sur le principe dont elle s'inspire. Mais quand toute la question se résume à une déclaration de principe, il ne faudrait pas du tout la renvoyer à un comité. Sommes-nous ou ne sommes-nous pas disposés à admettre que l'on confère des titres à des citoyens canadiens à l'avenir, comme on en a conféré dans le passé? Voilà toute la question. Sans vouloir me servir d'expressions trop rudes, je dirai que ce Parlement se rendrait ridicule en approuvant le sous-amendement présenté ce soir par le premier ministre intérimaire, puisqu'il ne ferait qu'ajourner encore une fois le règlement d'une question sur laquelle la Chambre s'est prononcée, l'an dernier, d'une façon absolument nette. Comme on l'a dit ce soir, et comme nous nous en souvenons tous, à l'exception du ministre du Commerce et du secrétaire d'Etat, tous les membres de la députation qui ont adressé la parole sur cette question, l'année dernière, se sont déclarés énergiquement contre les titres; c'est tellement vrai, que le très honorable premier ministre s'est vu obligé de prendre une attitude qui m'a paru absolument arbitraire, pour sauver une institution impopulaire; il a dit, en quelque sorte, au Parlement: "Nous passons par la période la plus critique de la guerre; ce Gouvernement a été élu pour diriger les opérations relatives à la guerre et pour faire valoir une politique ayant pour objet le succès des armes des Alliés; mais si le Parlement décide que le Gouvernement n'aura plus droit de faire conférer des titres à ses amis ou aux citoyens qu'il croira dignes d'en recevoir, que la guerre se fasse comme elle le pourra, je vais m'en retourner chez moi." Telle est l'attitude qu'il prenait l'année dernière, et comme l'a rappelé un honorable député, c'est à cause de cela que sa proposition d'amendement fut mise aux voix et acceptée par la Chambre. Depuis lors, l'opinion publique s'est affirmée dans le pays, et elle s'est affirmée sans équivoque. Le peuple ne veut plus entendre parler de cette question de titres. D'après le compte rendu officiel (page 2533 v. f.) le premier ministre disait, en présentant son sous-amendement, au cours de la dernière session:

J'ai une autre observation à soumettre à la Chambre. Le gouvernement de Sa Majesté, dans l'étude de cette question, doit tenir compte non seulement du Canada mais de toutes les possessions de l'empire et il nous a invités, de la manière la plus courtoise, à mettre la question à l'étude lorsqu'un certain nombre de ministres canadiens seront en Angleterre

dans le courant de l'été. Maintenant que le décret ministériel est adopté et qu'il a été communiqué au gouvernement de Sa Majesté, je crois qu'il ne serait pas à propos de refuser la demande du gouvernement anglais, parce que cela pourrait retarder le règlement de la question jusqu'à la prochaine session. Je ne crois pas que l'intérêt public puisse en souffrir d'ici là. A la prochaine session le Gouvernement sera en état de faire connaître au Parlement le résultat de sa conférence avec les autorités impériales. Je demanderai donc à l'honorable député de Springfield (M. Richardson)—j'espère qu'il se rendra à ma demande—d'accepter le sous-amendement que je propose.

Ainsi, l'an dernier le premier ministre proposait un amendement afin d'avoir une année de plus pour conférer avec les autorités impériales, à la conférence qui devait avoir lieu; il annonça à la Chambre qu'à la présente session le Gouvernement aurait une politique définie sur la question. Au lieu de cela, quand l'honorable député de Kingston revient à la charge, le premier ministre intérimaire cherche de nouveau à gagner du temps et demande à remettre à plus tard le règlement de la question. Pour ma part, je suis prêt à me prononcer dès aujourd'hui. J'ai la plus grande estime pour les honorables députés dont les noms ont été proposés pour faire partie du comité, mais je ne veux pas qu'ils décident pour moi sur une question de principe, comme celle que comporte la présente résolution.

Personne n'a entrepris la défense de cette institution, bien que les honorables députés de Brantford et de Red-Deer aient été bien prêts de le faire. L'honorable député de Red-Deer a rappelé que des Canadiens qui se sont enrichis du jour au lendemain et sont partis pour l'Angleterre, y ont obtenu des titres honorifiques. Je ne crois pas qu'il soit possible, en moins de mots, de faire le procès de cette institution. Les honneurs que l'on achète ne sont pas des honneurs et nous n'en voulons pas au Canada. Mon honorable ami nous a aussi rappelé que la noblesse anglaise s'est magnifiquement conduite durant la guerre. Cela est vrai, mais la conduite des simples citoyens, des ouvriers, de la démocratie, n'a pas été moins belle. J'ai lu récemment dans une importante revue anglaise qu'il est très regrettable qu'au commencement de la guerre tous les grades dans l'armée aient été confiés exclusivement aux fils de l'aristocratie, car il avait fallu ensuite un temps assez long pour permettre aux hommes de tête et de talent d'obtenir des grades.

L'honorable député de Brantford prétend qu'on abuse du mot "démocratie" dans ce pays. Il y a des mots qui n'ont pas le don de lui plaire. Il y a quelques années—au

sujet du débat sur la politique navale, je crois,—l'honorable député se disait fatigué d'entendre parler d'autonomie. Il devra en prendre son parti, car ces deux mots me paraissent destinés à être employés assez fréquemment d'ici à quelque temps et il devra se résigner à les tolérer. Je voterai contre l'amendement proposé par l'honorable premier ministre intérimaire.

M. JOHNSTON: Je crois que c'est l'honorable député de Red-Deer qui a dit que si l'on veut se montrer radical, il faut aller à la racine des choses. J'ignore si les électeurs que j'ai l'honneur de représenter seraient compris dans cette catégorie, mais une chose que je sais, c'est qu'ils se sont montrés conséquents sur cette question et n'ont jamais laissé passer, depuis quelques années, une seule occasion d'adopter des résolutions, non seulement contre les titres héréditaires, mais contre les titres de toutes sortes. Puisque je suis leur représentant, je manquerais à mon devoir si j'exprimais ici une opinion contraire à la leur.

J'approuve cordialement la résolution déposée par l'honorable député de Kingston, et tout en ne voulant aller aussi loi que l'honorable député de Fort-William (M. Manion), je considère que le Gouvernement ne m'a pas traité convenablement en me mettant dans la position où je me trouve. Les membres de cette Chambre devraient être libres de décider eux-mêmes cette question. Ainsi qu'on l'a justement fait remarquer, c'est une question de principe au sujet de laquelle chacun doit être en mesure de se former une conviction.

L'honorable député de Brantford, en parlant de l'expression "honorable député" appliquée aux membres de cette Chambre, a fait des comparaisons qui me paraissent injustes. Nous savons tous, ou du moins je sais, que c'est une expression employée uniquement pour faciliter nos délibérations, et que du moment où nous sommes en dehors de cette enceinte, elle n'est plus employée. On a aussi parlé des titres que portent les officiers des sociétés de bienfaisance, et ici encore, la comparaison me paraît injuste. Les électeurs de ma circonscription sont opposés aux titres de toute nature et comme leur représentant, j'appuierai leur opposition de toutes mes forces.

L'hon. M. FIELDING: Je regrette de n'avoir pu assister au commencement du débat. Je n'ai eu l'avantage de n'entendre que les deux ou trois derniers discours. Il est fort possible que si j'avais suivi toute la discussion, je serais arrivé à une conclusion différente.

Toutefois, je consens à revenir à l'avis que j'ai osé exprimer lorsque cette question a été soumise à la Chambre, il y a un an. On a mentionné, ce soir, à plusieurs reprises, la motion du représentant de Kingston, comme si c'était la même motion qu'il a proposée l'an dernier. Il n'en est rien. Lorsque mon honorable ami a soumis sa motion à la dernière session, j'ai été bien aise de l'appuyer cordialement. Elle avait trait aux titres héréditaires, et je n'ai aucunement hésité à exprimer mon avis sur ce sujet. Quant à la question plus vaste des titres en général, j'avoue franchement que je me suis demandé si je devais agréer l'amendement que proposait le représentant de Springfield (M. Richardson). Je comprenais que ces titres avaient été décernés avec une certaine libéralité, et qu'il s'était introduit un abus qui tendait à rendre la pratique très impopulaire. Cependant, si l'on se reporte aux jours où Macdonald, Cartier, Gault et quelques autres recevaient des titres, la population ne les blâmait pas, parce qu'ils n'étaient accordés que rarement et qu'à des hommes d'un mérite reconnu. S'il en avait été ainsi en ces dernières années, la dispensation des titres, j'imagine, aurait été moins impopulaire qu'elle l'est aujourd'hui.

J'éprouve quelque hésitation en cette affaire. Je n'aurais pas le cœur brisé si la décision finale était d'abolir tous les titres de ce genre—et ce sera probablement le résultat du débat—mais, si dans l'intervalle, le ministère croit qu'il peut obtenir de l'aide du Parlement, que cette question est du ressort d'un comité, je ne m'opposerai pas à ce qu'il tente l'essai, quoiqu'il ne m'inspire pas une grande confiance. J'hésiterais à voter pour le projet de résolution du représentant de Kingston, mais je veux bien laisser le ministère tenter l'épreuve du comité, bien que je n'en attende pas de grands résultats.

M. SUTHERLAND: La question des titres semble occuper l'attention de la Chambre à l'exclusion de plusieurs autres sujets d'une importance très urgente. Il y a un an, lorsqu'elle était débattue, j'ai cru que nous nous préoccupions peut-être trop d'une affaire de mince importance en comparaison des questions urgentes dont la Chambre était alors saisie; et, bien que la guerre ait pris fin, je suis d'avis que l'ère de restauration où nous nous trouvons exige non seulement la plus profonde attention, mais presque tous nos soins, et que nous pourrions bien remettre des affaires comme celle-ci à plus tard sans commettre une grave injustice envers le pays. Je ne veux pas dire que j'approuve la dispensation des titres aux habitants de ce pays. Il fut un temps où les titres étaient considérés comme de grands honneurs et où les titulaires les méritaient; cependant, je conviens avec le représentant de Queen-et-Shelburne (M. Fielding) que les titres ont été conférés d'une manière qui les a dépouillés du prestige qu'ils ont pu avoir et qu'ils ont eu un jour, et que nous ne les considérons pas aujourd'hui comme ils devaient être considérés, ou comme ils le seraient, s'ils étaient décernés de la manière voulue. L'amendement du premier ministre intérimaire, tendant à renvoyer le projet de résolution à un comité qui en fera rapport, est beaucoup plus satisfaisant que la tentative de régler la question ici. Je dois répéter que nous prêtons trop d'attention à des affaires d'importance secondaire lorsque des questions urgentes s'imposent à notre examen.

L'hon. sir THOMAS WHITE: Si la Chambre me le permet, je désire substituer à mon amendement le texte suivant, afin de le rendre plus clair:

Que les sujets discutés dans ladite motion et dans ledit amendement, concernant la dispensation des honneurs, des titres de distinction et des décorations à des sujets de Sa Majesté ordinairement domiciliés au Canada, y compris ceux qui ont fait du service naval, militaire ou civil outre-mer, au Canada, ou ailleurs, se rattachant à la guerre, soient soumis pour considération et faire rapport à un comité composé des membres qui suivent: Messieurs Nickle, Green, Peck, Buchanan, Clark (Red Deer), Thomson (Qu'Appelle), Cowan, Richardson, Widden, Nesbitt, Middlebro, Pardee, Cockshutt, Murphy, McCoig, Ross, Ames, McMaster, Lemieux, Robb, Fielding, Elkin, Copp, McCurdy et Sinclair (Guysborough).

M. l'ORATEUR: Cette substitution ne peut avoir lieu qu'avec l'assentiment unanime de la Chambre. Je ferai aussi observer que, d'après l'article 11 du règlement, un comité composé de plus de quinze membres ne peut être nommé que de son consentement unanime. Je mets aux voix l'amendement à. . .

M. NICKLE: Avant la clôtude du débat, je désire exercer mon privilège. . .

M. l'ORATEUR: L'honorable député prend la parole à une phase singulière des délibérations.

M. NICKLE: J'ai voulu la prendre plutôt, mais je n'ai pas réussi à appeler votre attention.

M. l'ORATEUR: Je n'ai pas vu l'honorable député se lever. J'accepte sa déclaration qu'il voulait prendre la parole.

M. NICKLE: Les remarques que je désire faire avant la clôture de ce débat seront très brèves. Ainsi que l'a noté l'honorable député de Queen-et-Shelburne (M. Fielding), la résolution que j'ai présentée, cet après-midi, diffère de celle que j'ai soumise l'an dernier, en ce qu'elle s'attaque aux distinctions conférées sous forme de titres, au lieu de viser les titres héréditaires. Je n'ai pas l'intention, à cette heure avancée, de discuter à fond les arguments apportés à l'appui ou à l'encontre de la résolution et des amendements suggérés; mais je ne saurais ignorer complètement les observations de l'honorable député de Red-Deer (M. Clark).

Nous avons toujours grand plaisir à entendre cet honorable collègue. Il a une richesse de comparaisons, une vigueur de diction et des grâces de style qui sont bien à lui. Mais il lui arrive parfois, dans la chaleur de son argumentation, de n'être pas, me semble-t-il, tout à fait conséquent avec lui-même. Ainsi ce soir, si j'ai bien saisi son raisonnement—et je me suis efforcé de peser tout ce qu'il a dit—il m'a paru ne pas voir la différence qui existe entre les appellation officielles—si je puis m'exprimer de la sorte—et les distinctions dues à des titres d'un caractère purement honorifiques. Il a développé et travaillé cet argument que c'est être inconséquent que de préconiser les distinctions sous forme de titres en tolérant l'usage des dénominations de "sénateur", "ministre" et "président". Il m'est absolument impossible de comprendre, monsieur l'Orateur, comment nous pourrions nous exprimer dans la langue courante sans employer les mots qui expriment la qualité des personnes que nous voulons désigner. Comment décrire celui qui préside une assemblée sans l'appeler "président"? Et je ne vois pas très bien comment établir la distinction entre le mâle et la femelle, l'homme et la femme, à moins d'avoir de temps en temps recours aux mots "monsieur" et "madame". Je trouve également difficile de distinguer le député du sénateur, à moins d'employer la langue usuelle pour dénommer celui qui siège dans cette Chambre haute.

Le député de Red-Deer (M. Clark) est devenu éloquent—et probablement avec raison—en décrivant les magnifiques services qu'ont rendus, au cours de cette grande guerre, ceux qui occupaient des postes importants en Angleterre. Il a dépeint en termes brillants ce qu'ont accompli les fils de familles possédant de vieux titres héréditaires, si bien qu'à un certain moment, je me suis demandé s'il n'oubliait pas les soldats de la tranchée; car, je sais le grand cas qu'il fait des services qu'ont rendus ces soldats. Mais, l'instant d'après, son naturel avait repris le dessus, et il sut rendre aux simples soldats de la tranchée un hommage aussi éclatant que celui dont il avait honoré les familles aristocratiques de la Garnde-Bretagne. Ce qui démontre en somme que la valeur n'est pas l'apanage d'une classe plus que d'une autre. A l'appel de la patrie, les braves répondent, sans distinction de naissance, qui de la chaumière, qui du manoir, pour servir de leur mieux l'Etat en péril.

[M. l'Orateur.]

Le député de Red-Deer (M. Clark) a dit que j'attribuais aux titres le malaise qui existe au sein de la classe ouvrière et le mécontentement qui s'y manifeste. Je ne crois pas m'être exprimé de la sorte cet après-midi. J'ai signalé le fait—en citant un passage du discours de lord Shaugnessy—qu'il y avait du malaise chez les ouvriers de notre pays, mais je n'ai pas dit que la question des titres en fût la cause. J'ai expliqué que le prolétariat n'était pas satisfait du rang qu'il occupait en ce pays, et qu'il était regrettable que, précisément à cette heure, nous contribuions à accroître ce malaise en permettant ou en confirmant la création de nouvelles distinctions sous forme de titres.

Je ne commenterai pas le discours du député de Brantford (M. Cockshut). Il a suggéré l'idée que les soldats du front avaient mérité des titres par leur conduite dans les tranchées. Les soldats du front n'ont pas gagné de titres dans les tranchées; ils ont mérité des récompenses pour lesquelles des titres sont parfois conférés.

En parlant de ma motion, le député de Peterborough (M. Burnham) a déclaré qu'il s'opposait à son adoption parce qu'elle fait deux exceptions, en faveur de ceux qui font partie soit du service militaire ou naval du Canada, soit de l'administration judiciaire du Dominion, à qui des titres pourraient être encore conférés. Puis-je vous faire entendre, monsieur l'Orateur, ainsi qu'à cette Chambre, avec toute la considération que méritent le talent et les connaissances académiques du député de Peterborough-Ouest, que cet honorable député n'a pas bien lu ma résolution? Ce que dit ma résolution, en effet, c'est qu'aucune distinction sous forme de titre ne devra désormais être conférée, mais qu'il est compris "que cette humble requête n'atteint pas les appellations professionnelles conférées en vertu de commissions émanant de Sa Majesté à l'égard de personnes faisant partie, soit du service militaire ou naval du Canada, soit

de l'administration judiciaire du Dominion".

C'est-à-dire que si Sa Majesté émettait un parchemin qui comportait avec lui un vocable professionnel, celui à qui ce document était adressé devait en jouir, mais qu'il ne pouvait profiter de la distinction attachée au titre.

J'en arrive maintenant à une question qui s'est imposée dans une certaine mesure, à mes réflextions, ce soir. Voici le problème que je dois résoudre: Vais-je voter pour le renvoi à un comité, comme le propose le premier ministre intérimaire, ou resterai-je ferme, si je puis parler ainsi, et voterai-je pour la proposition que j'ai soumise? Je tiens à agir en toute franchise envers la Chambre. L'an dernier, lorsque la question vint sur le point d'être décidée, à une heure avancée de la soirée, après un débat mouvementé, j'ai voté contre l'amendement proposé par le premier ministre, parce que je ne croyais pas qu'on devait faire de cette question, à ce moment-là, une question de vie ou de mort pour le ministère. Je pensai qu'il s'agissait d'une affaire qui s'imposait au jugement de la Chambre elle-même, chaque député exerçant un libre arbitre; voilà pourquoi j'ai maintenu mon point de vue et que j'ai voté en faveur de l'amendement proposé par l'honorable député de Springfield (M. Richardson). Je ne cherche pas la notoriété; je veux obtenir des résultats. Je suis absolument sincère en engageant la Chambre à prendre l'initiative que je lui propose. Je ne fais pas de politique; je ne me préoccupe pas du bruit qui pourra se faire autour de mon nom. Je comprends qu'il y a des difficultés à surmonter et des obstacles à franchir. Je l'ai dit avant la suspension de la séance, il s'agit d'une question complexe et embarrassante. Le premier ministre intérimaire m'a fait, tout à l'heure, ce que je tiens pour une offre juste et convenable, et je vais l'accepter dans le même esprit qu'elle m'est présentée à moi-même ainsi qu'à la Chambre et au pays. Il a dit que le Gouvernement ne désirait en aucune façon éluder cette question. Il a ajouté: Nous avons maintenu certains titres honorifiques qui auraient pu être accordés; des titres honorifiques ont été accordés dans toutes les parties de l'empire britannique, à l'exception du Canada; nous comprenons facilement la difficulté de la situation et nous voulons que le Canada se prononce délibérément là-dessus. Si le premier ministre intérimaire avait soumis à la Chambre une résolution vague et indéfinie, sans nommer un comité pour l'étudier, je me demande avec beaucoup de raison si j'aurais voté pour son adoption. Mais il a été honnête à mon endroit et je vais suivre son exemple envers lui. Le comité nommé par le premier ministre intérimaire compte des représentants de toutes les nuances d'opinion et de conviction, des députés qui ont des idées très avancées et des députés qui font partie de l'élément conservateur de cette Chambre.

Il dit que le comité doit se réunir bientôt pour préparer un rapport qui sera soumis à la Chambre au cours de la présente session. Si ceux qui partagent mon sentiment sur cette question et moi-même nous ne réussssions pas à convaincre un comité aussi juste et aussi impartial que celui dont le premier ministre intérimaire a proposé la formation, des raisons qui militent en faveur de notre point de vue, aujourd'hui, je dis que nous n'avons pas le droit de l'emporter, car si une réforme qui intéresse le pays ne peut s'imposer par ses propres mérites, elle n'a plus sa raison d'être. Je crois que la majorité des citoyens du Canada, est en faveur de cette réforme. J'ai une confiance telle dans l'opinion publique et je suis tellement convaincu de l'excellence du projet que je vais voter pour le renvoi au comité. J'ai confiance que ce comité étudiera honnêtement et dans tous ses détails les vastes questions qu'on a renvoyées à son examen—questions d'une importance beaucoup plus grande que celle que ma proposition embrassait—et que nous pourrons sortir d'embarras une fois pour toutes, je l'espère, questions qui ont causé beaucoup de malaise et beaucoup de mécontentement en Canada.

(La proposition de renvoi de sir Thomas White est mise aux voix et adopté.)

ONT VOTE POUR:

MM.	MM.
Allan,	Crothers,
Ames (sir Herbert),	Davidson,
Andrews,	Davis,
Armstrong (Lambton),	Douglas (Strathcona),
Arthurs,	Douglas (Cap-Breton S. et Rich.),
Bowman,	Elkin,
Boyce,	Fielding,
Boys,	Fraser,
Brien,	Fulton,
Buchanan,	Glass,
Burrell,	Guthrie,
Calder,	Harrison,
Carvell,	Hay,
Casselman,	Hughes (sir Sam),
Chaplin,	Johnston,
Charters,	Keefer,
Clark (Bruce),	Loggie,
Clark (Red-Deer),	Mackie (Edmonton),
Clarke (Wellington),	Mackie (Renfrew),
Cockshutt,	McCurdy,
Cooper,	McGibbon (Muskoka),
Crerar,	McIsaac,
Cronyn,	

Meighen,
Merner,
Mewburn,
Morphy,
Munson,
Nicholson (Queen) (I.P.-E.),
Nicholson (Algoma),
Nickle,
Reid (Grenville),
Richardson,
Rowell,
Scott,
Sexsmith,
Sheard,
Simpson,
Steele,
Stewart (Hamilton),
Sutherland,
Thompson (Hastings),
Thompson (Yukon),
Tweedie,
Wallace,
White (sir Thomas),
Wigmore,
Wilson (Wentworth),
Wilson (Saskatoon).—71.

ONT VOTE CONTRE:

MM.	MM.
Archambault,	Lapointe (Kamouraska),
Béland,	Lapointe (St-Jacques),
Boivin,	Leduc,
Boyer,	Léger,
Bureau,	Lemieux,
Cahill,	Lesage,
Campbell,	McGibbon (Argenteuil),
Cannon,	McKenzie,
Casgrain,	McMaster,
Copp,	Manion,
Crowe,	Marcile (Bagot),
Cruise,	Mayrand,
d'Anjou,	Michaud,
Déchêne,	Molloy,
Delisle,	Papineau,
Denis,	Pardee,
Deslauriers,	Parent,
Devlin,	Pedlow,
Duff,	Pelletier,
Fafard,	Power,
Fontaine,	Prévost,
Fortier,	Proulx,
Foster (York),	Reid (Mackenzie),
Fournier,	Ross,
Fripp,	Savard,
Gauthier,	Séguin,
Gauvreau,	Tobin,
Gervais,	Trahan,
Harold,	Truax,
Hunt,	Turgeon,
Kennedy,	Vien.—64.
Lafortune,	
Lanctôt,	

ONT PAIRE:

(La liste des pairés a été fournie par les whips en chef.)

MM.	MM.
Sifton,	Verville,
Doherty,	Marcil (Bonaventure),
Kemp, sir Edward,	McCrea,
Foster, sir George,	Ethier,
Borden (sir Robert),	Sinclair (Guysborough),
Blair,	Sinclair (Queens, I. P.-E.),
Stevens,	Kay,
MacNutt,	Murphy,
Argue,	Chisholm,
Burnham,	Euler,
Bristol,	Kennedy,
Thompson (Weyburn),	DuTremblay,
Griesbach,	Lavigueur,
Marshall,	McCoig,
Blake,	Cardin,
Cowan,	Brouillard,
Knox,	Desaulniers,
Lang,	Jacobs,
Green,	White (Alta),
Maharg,	Baldwin,
Myers,	Bourassa,
Wright,	Gladu,
McGregor,	Pacaud,
Spinney,	Demers,
Middlebro,	Robb.

M. SINCLAIR (Guysborough): J'avais pairé avec le premier ministre (sir Robert Bordon). Si j'eusse voté, c'eût été contre le sous-amendement.

M. POWER: Je soulève une objection. Soixante-quatre députés viennent de voter contre la nomination d'un comité spécial de quinze membres. Je demande si ce comité peut siéger ou non, étant donné que la règle II dit:

> Nul comité spécial ne peut, sans la permission de la Chambre, se composer de plus de quinze membres.

M. l'ORATEUR: Je peux décider, si l'honorable député veut me le permettre. J'ai signalé la règle en question à la Chambre et j'ai fait remarquer que la motion du premier ministre intérimaire ne pouvait être présentée qu'avec le consentement unanime. Ce consentement a été accordé quand la motion a été présentée.

M. POWER: Le consentement n'était certainement pas unanime, puisque soixante-quatre députés ont voté contre.

M. l'ORATEUR: Règlement. Je dois faire remarquer à l'honarble député que j'ai appelé tout spécialement l'attention de la Chambre sur la règle II, et j'ai déclaré que l'on ne pouvait pas nommer un comité de plus de quinze membres sans le consentement unanime. C'est ce qui a été fait quand la motion a été présentée en premier lieu. L'honorable député, pour se conformer au règlement, aurait dû soulever son objection avant que la motion ne fût présentée à la Chambre. Il ne le peut faire maintenant.

M. POWER: Je désire soulever une autre objection. La règle II dit plus loin:

> Nul député qui se déclare ou se prononce contre le principe ou le fond d'un bill, d'une résolution ou d'une question qui doit être renvoyée à un comité, ne peut faire partie de ce comité.

L'honorable député de Maisonneuve (M. Lemieux) et l'honorable député de Springfield (M. Richardson) et deux ou trois autres qui ont déjà pris une décision, sont nommés dans ce comité.

M. l'ORATEUR: Quant à la seconde objection soulevée par l'honorable député, c'est à la Chambre de décider; mais, à mon

avis, la règle ne s'applique pas à ce cas, parce qu'il n'a pas été pris de détermination sur le sujet de la résolution ni sur celui de l'amendement. Tous les deux sont tranmis à un comité spécial de la Chambre pour qu'il les étudie. C'est tout à fait différent d'un comité qui est nommé pour étudier une résolution sur le principe de laquelle un député s'est prononcé dans un vote.

En conséquence, la règle ne s'applique aucunement au cas en question, et c'est là tout ce que je décide.

(La séance est levée à onze heures et trente-cinq minutes.)

CHAMBRE DES COMMUNES.

Présidence de l'hon. EDGAR N. RHODES.

Mardi, 15 avril 1919.

La séance est ouverte à trois heures.

RECTIFICATION DU COMPTE RENDU.

M. ETHIER: Monsieur l'Orateur, le 27 mars, la Chambre est allée aux avis sur le sous-amendement de l'honorable député d'Edmonton-Est (M. Mackie) au sujet de la question de la réforme de l'heure. Le résultat du vote figure au compte rendu, mais mon vote n'y est pas inscrit. J'ai voté le rejet du sous-amendement et je demande la rectification de cette omission.

M. l'ORATEUR: J'irai aux renseignements à cet égard et veillerai à ce qu'on fasse la rectification voulue.

VISITE DU CARDINAL MERCIER EN AMERIQUE.

L'hon. M. LEMIEUX: J'ai vu dans les journaux du matin qu'un personnage fort distingué, Son Eminence le cardinal Mercier, de Belgique, qui a joué un si noble rôle durant la guerre, viendra bientôt en Amérique. L'autre jour, le très honorable premier ministre du Canada et le ministre de la Justice sont allés rendre leurs hommages à Son Excellence dans sa ville épiscopale.

J'apprends que lors de sa visite en Amérique, le cardinal Mercier sera invité à venir au Canada et peut-être que le premier ministre intérimaire voudra bien informer la Chambre si l'on a adressé une invitation officielle à Son Eminence.

L'hon. sir THOMAS WHITE: Pas à ma connaissance. La déclaration de mon honorable ami est la première nouvelle que j'aie de ce projet de visite.

GREVE D'OUVRIERS A MONTREAL.

M. DESLAURIERS: Avant qu'on passe à l'ordre du jour, je désire attirer l'attention du ministre du Travail (l'hon. M. Maclean) sur une situation très grave qui existe à Montréal. Les employés de la Montreal Light, Heat and Power Company, au nombre de quelques milliers, sont en grève et la situation des cinq cent mille habitants qui composent la population de Montréal deviendra extrèmement critique si cette grève continue et s'ils ne peuvent pas obtenir de la lumière, de la chaleur et de l'énergie.

M. l'ORATEUR: L'honorable député se conformera au règlement en posant une question, mais non en donnant lecture d'une déclaration.

M. DESLAURIERS: Alors, le ministre veut-il avoir l'obligeance de me dire si l'on a nommé un tribunal d'arbitrage pour régler la question et dans l'affirmative, quel en a été le résultat? Est-il vrai que la compagnie a refusé de reconnaître l'union des employés et le Gouvernement peut-il prendre des mesures pour remédier à ce déplorable état de choses?

L'hon. M. MACLEAN: Je n'ai pas pu comprendre les paroles de l'honorable député et conséquemment, je ne peux pas lui donner une réponse immédiate. La question paraîtra demain au hansard et à la première occasion, je lui répondrai complètement.

LES CANADIENS DANS LA MARINE IMPERIALE.

L'hon. M. MACLEAN: L'honorable député de Témiscouata (M. Gauvreau) a demandé hier au premier ministre intérimaire si l'on avait fait des arrangements avec l'amirauté anglaise en vue d'accorder des congés aux hommes qui servent dans la marine. Je dirai, en réponse, que l'amirauté anglaise a donné des instructions pour que les officiers et les hommes des Dominions, qui sont dans la marine impériale, puissent à mesure qu'il est possible de se passer de leurs services, obtenir des congés pour visiter leur pays après deux ans de service.

DISTRIBUTION DES LETTRES.

L'hon. M. ROWELL (président du Conseil privé): Hier, le chef de l'opposition

a posé une question à propos d'un prétendu défaut de distribution de lettres à un nommé John G. Grenning et a lu un télégramme relativement à cette affaire. J'ai procédé à une enquête et il semblerait que le correspondant de mon honorable ami a l'imagination un peu vive. Il est en correspondance avec des hommes publics dans tout le pays et s'il ne reçoit pas de lettres de ceux dont il en attend, il adresse des plaintes au département des Postes. Un grand nombre de ces plaintes ont été classées après avoir été l'objet d'une enquête et les autorités postales estiment que si le correspondant voulait porter son attention sur quelque autre division du service...

M. McKENZIE: La seule explication que je puisse donner c'est que le nom de cet homme est "Gunning".

RAPPORT DU DOCTEUR BRUCE.

M. SINCLAIR (Guysborough): Pourrais-je demander quand la Chambre recevra le second rapport de M. Bruce?

Major général MEWBURN (ministre de la Milice et de la Défense): Je n'ai personnellement aucune connaissance d'un second rapport du Dr Bruce. Il ne m'est jamais parvenu.

L'hon. sir SAM HUGHES: Je crois que l'honorable député veut parler de la réponse du Dr Bruce au rapport Babtie.

L'hon. sir THOMAS WHITE (premier ministre intérimaire): Je me souviens que le premier ministre, en réponse à une question posée durant la session de 1917, a déclaré que le rapport en question n'étant pas officiel, il ne serait pas déposé. Je parle simplement d'après mes souvenirs.

OBSERVATIONS SUR L'ADMINISTRATION DU CORPS EXPEDITIONNAIRE.

L'hon. sir THOMAS WHITE (premier ministre intérimaire) propose que la Chambre se forme en comité des subsides.

L'hon. M. LEMIEUX: Avant que la Chambre siège en comité des subsides, je désire soulever certaines questions qui ont absorbé l'attention du public dernièrement.

Dès le début de mes remarques, je tiens à déclarer que je n'ai nullement l'intention de mettre en cause l'administration du département de la Milice.

Je ne puis oublier que la situation à laquelle je me propose de faire allusion en peu de mots, cet après-midi, existait à l'époque où mon honorable ami est entré en fonctions. J'attaquerais assurément son administration si, à la suite des révélations qui ont été mises au jour en ces derniers temps et dont j'ai l'intention de me faire l'écho ici, cet après-midi, il ne jugeait pas à propos de prendre des mesures pour instituer une enquête approfondie. Le but que je vise, cet après-midi, c'est d'abord de mettre en lumière les faits de la cause, et, après avoir établi la situation qui existe et a existé depuis longtemps dans l'administration du département de la Milice et de la Défense d'outre-mer, de demander qu'une enquête soit instituée le plus tôt possible.

Le pays a le droit de savoir si, oui ou non, les accusations qui ont été portées dernièrement contre le ministère de la Milice d'outre-mer sont vraies. Il ne suffit pas de répondre que la guerre est finie et que nous ne devons pas revenir sur le passé. La guerre est terminée, c'est vrai, mais si la situation dont on se plaint doit se prolonger jusqu'à ce que la démobilisation de nos soldats soit complète, nous avons le droit de demander au Gouvernement d'y mettre un terme sans délai. Ce n'est pas une réponse valable que de dire: la guerre est finie; donc, il est inutile de tenir une enquête à ce sujet. A l'époque où la guerre sévissait dans toute son horreur, le Gouvernement répondait à toutes nos critiques: Est-il juste de porter des accusations de cette nature, tandis que nous nous occupons uniquement d'assurer la victoire aux Alliés? Certes, quel que soit l'angle sous lequel vous envisagez la question, le devoir incombe au Gouvernement d'examiner à fond les accusations qui ont été portées contre l'administration du département de la Milice, en Europe.

L'effort qu'a fourni le Canada au cours de la grande guerre a été merveilleux. Le chiffre total des enrôlements, suivant le rapport officiel que j'ai entre les mains, a été de 595,441 hommes, tandis que le total de nos pertes, y compris les tués, les blessés, ceux qui ont succombé à leurs blessures ou à des maladies et les prisonniers de guerre, s'élève à 218,433. Les emprunts nationaux auxquels la population du Canada a souscrit, atteignent la somme fabuleuse de $1,436,000,000, ou, en d'autres termes, 192 piastres par tête d'habitant. Au 30 novembre 1918, la dette nette du Canada s'élevait à la somme 1,307,449,661 piastres, dette occasionnée en grande partie par les frais de la dernière guerre. Au cours du dernier exercice financier, les taxes de toute nature ont rapporté au Trésor une somme

de 76 millions en chiffres ronds. Donc, ces quelques chiffres vous donnent une idée de l'effort énorme que le Canada a accompli au cours de la grande guerre, surtout si l'on tient compte de ce fait que notre population n'atteint pas encore 8,000,000 d'âmes.

Notre pays a certainement le droit d'obtenir les renseignements les plus complets concernant la conduite de la dernière guerre. Quoique la victoire ait couronné les efforts des pays de l'Entente, le plan de démobilisation adopté par le Gouvernement a donné lieu à de graves erreurs qui doivent être évitées à l'avenir.

Nos vétérans de la grande guerre constituent un actif national de première importance, de sorte qu'il est impossible d'écarter d'un geste indifférent les justes griefs qu'ils font valoir.

De plus, l'honneur du Canada est en jeu. L'autre jour, l'honorable député de Russell (M. Murphy) a signalé à l'attention du premier ministre intérimaire (sir Thomas White) les accusations portées par un officier supérieur retour d'outre-mer—je veux parler du brigadier général Smart—et j'ai le regret de dire que mon honorable ami n'a pas donné l'attention voulue aux graves allégations que le vaillant officier a formulées contre les autorités militaires en Angleterre. Il s'est contenté de nier "in toto" toutes les accusations portées sous sa responsabilité par un brave officier qui a vaillamment servi l'empire et le roi, en Europe, depuis le début des hostilités.

A l'heure qu'il est, monsieur l'Orateur, l'affaire ne peut plus être étouffée; il faut que la véritable situation soit mise à nu. Un sourd mécontentement, je suis peiné de le dire, existe dans toutes les provinces de la Confédération et même dans la bonne province d'Ontario, contre l'administration du département de la Milice et de la Défense.

Je le répète, mon honorable ami, le ministre de la Milice (M. Mewburn), est entré sur le tard dans le présent cabinet, et il s'est trouvé en face d'une situation qu'il n'a nullement contribué à créer. En tout état de cause, le mécontentement est général. Il est assez rare que l'on rencontre un officier ou un soldat rapatrié qui n'ait à raconter la triste histoire de ses déboires là-bas. Les officiers, qui ont pris sur eux, en ces derniers temps, de dénoncer l'administration des bureaux de la Milice en Angleterre, sont des citoyens en vue du pays.

Je suis heureux de pouvoir mentionner les témoignages du général Smart et des colonels Pratt et Price, non pas comme des personnes prévenues, mais comme de personnes qui occupent dans l'armée canadienne une haute position, outre qu'ils sont des membres éminents du parti conservateur et des partisans du Gouvernement unioniste. On ne peut naturellement attendre d'un petit officier qu'il osera parler sur cette question. Il a peur même de penser, mais le général Smart et les colonels Pratt et Price ne craignent pas de parler et ils parlent hardiment.

Depuis que ce nuage a creuvé, les journaux qui soutiennent le ministère réclament bruyamment une enquête. Je ne ferai point de nombreuses citations, mais peut-être que l'on me pardonnera, monsieur l'Orateur, de rappeler ce qui a paru le 3 avril dans un article de tête du journal que je considère comme le plus influent de tous les journaux de cette province; je veux dire le "Globe" de Toronto, qui a donné un appui très fidèle au présent Gouvernement. Cet article, qui à pour titre: "Recherchez les accusations du général Smart", a été publié il y a quelques jours, après la dénégation du premier ministre intérimaire, à qui mon honorable ami le représentant de Russell (M. Murphy) signalait ces accusations. Je citerai une couple de paragraphes:

Des milliers de personnes en Canada....

Non plus quelques membres seulement de la loyale opposition de Sa Majesté.

Des milliers de personnes au Canada sont peu satisfaites de la façon un peu cavalière avec laquelle sir Thomas White écarte les accusations portées par le brigadier général Smart, membre de la législature de Québec, accusations au cours desquelles il allègue incompétence et négligence de la part de l'administration du service de santé canadien en Angleterre, comme aussi d'incompétence et de favoritisme de la part de l'administration en général en Angleterre.

Il y a eu depuis longtemps beaucoup d'anxiété et de malaise parmi les Canadiens à l'égard de ces questions, à la suite surtout de la manière peu satisfaisante de procéder à l'examen du rapport du colonel Bruce. Il n'est pas surprenant de voir le général Smart revenir à la charge et répéter en des termes fort vifs quelques-unes de ses allégations. Il n'y a guère lieu de douter non plus que le public en général estime qu'une enquête s'impose, mais l'excuse particulière que l'on présente en disant que les accusations du général portent sur l'état de choses qui existait en Angleterre en 1916....

Or, remarquez-le bien, le général Smart mentionne des rapports et des événements de date postérieure, et j'y appellerai l'attention du premier ministre. Parmi ces rapports, il y a celui du lieutenant-colonel J.-S. Jenkins, présenté au mois de novembre 1918 au ministre de la Milice d'outre-mer. Le "Globe" termine son article dans les termes suivants:

Le pays a droit à la vérité, bonne ou mauvaise, et le Gouvernement ne doit pas craindre de la rechercher, quelle que soit la personne qui puisse être compromise des suites de l'opération. Si l'on démontre que les accusations sont mal fondées, les Canadiens en seront tous satisfaits; d'ici là, ils sont soupçonneux et inquiets.

Le "Globe" est un organe influent ami du ministère, et il déclare en termes formels que des milliers de personnes sont méfiantes, inquiètes, mécontentes de la réponse cavalière donnée par mon honorable ami le premier ministre intérimaire.

Je me souviens que, dans les premiers jours de la session, le représentant de Russell a signalé au ministre de la Milice l'existence d'un rapport du lieutenant-colonel Jenkins, et le ministre a déclaré ne pas en avoir connaissance. Je n'ai pas vu ce rapport, mais je lui transmettrai le renseignement dont je dispose à ce sujet, afin qu'il puisse prendre les mesures qu'il faut pour que ce rapport soit mis sur le bureau pendant le cours de la présente session et que le Parlement fédéral qui, après tout, constitue, comme en Angleterre, la voix du peuple, sache de quelle manière a été administré outre-mer le département de la Milice. On m'informe que le ministre de la Milice d'outre-mer a prié le colonel Jenkins—tout comme l'avait été le colonel Bruce—d'ouvrir une enquête sur l'administration financière du service médical canadien en Angleterre, et qu'après une enquête très approfondie, il a fait rapport qu'il manquait une somme de dix millions des fonds de l'Etat. Je tiens ce renseignement, monsieur l'Orateur, d'une personne absolument sûre.

Mon honorable ami déclare ne pas connaître l'existence de ce rapport, lequel existe pourtant, si je suis bien informé, et se trouve dans les mains de sir Edward Kemp, le ministre actuel de la Milice d'outre-mer. J'ignore quand il se propose de revenir en Canada, mais aujourd'hui que les sous-marins allemands se sont tous rendus à la flotte anglaise, je compte que l'on ne donnera pas pour raison de nous refuser ce rapport, qu'il est impossible de le faire venir en Canada par crainte qu'il ne soit attaqué et coulé par les sous-marins. Le ministre de la Milice d'outre-mer a le devoir de transmettre à la Chambre au cours de la présente session, le texte de ce rapport, afin que nous ayons pleine connaissance de l'état des choses d'outre-mer.

Maintenant, monsieur l'Orateur, pour en venir aux accusations du général Smart, je n'ai pas besoin de dire que le général est un citoyen bien connu de Westmount et qu'il représente cette circonscription à la législature de Québec. Il s'est enrôlé dans les premiers jours de la guerre; il a rejoint le corps de cavalerie volontaire formé par les citoyens de Westmount et de Montréal, et il a traversé l'océan dans les premiers jours de l'automne de 1914. Il est resté en Europe jusqu'à tout récemment.

Il a fidèlement et vaillamment servi son roi et son pays.

Le brigadier-général Smart a dit, l'autre jour, que la guerre étant finie, il croyait devoir dire au peuple canadien que le favoritisme, l'influence et l'intrigue ont présidé à toute l'administration du service médical de l'armée canadienne en Angleterre. Il a cité des faits et des données établissant qu'on avait maltraité nos soldats malades ou blessés, et il a attribué tout ce trouble, tout cet état de choses scandaleux, à la mauvaise influence des bureaux d'Argyll House, et surtout à l'intervention du haut commissaire, sir George Perley. Je vais citer en peu de mots ce que dit le général Smart au sujet du service de santé en Angleterre.

M. PECK: A-t-il spécifié le service de santé en Angleterre? C'est ce que les journaux n'ont pas dit.

L'hon. M. LEMIEUX: Le service de santé de l'armée canadienne, surtout en Angleterre.

M. PECK: Je n'ai pas lu cela dans les journaux.

L'hon. M. LEMIEUX: Je vais lire ce qu'a dit le général Smart, et mon honorable ami en conclura ce qu'il voudra. Voici ses paroles:

Je sens qu'il m'appartient d'apprendre au peuple du Canada les fautes du service de santé de l'armée canadienne en Europe, et comment le favoritisme et l'influence sont venus paralyser le bon travail de ce service.

Je sais parfaitement qui est responsable de cet état de choses; le monde officiel à Ottawa le sait aussi; sir Robert Borden ne l'ignore pas, mais personne n'ose le dire. Et c'est pourquoi je sens qu'il m'appartient de montrer tout le mal qui a été fait, de mettre à jour les abus et les mauvais traitements dont souffrirent nos soldats blessés et malades d'outre-mer aux mains du service de santé mal administré. Il faut aller chercher toute la cause de ces erreurs à Argyll House.

Et je puis ajouter que, personnellement, après avoir été témoin de tout ce que j'ai vu, je n'ai pas la moindre confiance en ceux qui administrent les affaires en Angleterre.

Je passe sous silence les allusions peu flatteuses qu'il a faites à sir George Perley. Je ne rapporterai pas, non plus, ce qu'il dit

de la mort du général Steele, attendu qu'il en sera question plus tard. Il ajoute:

Messieurs, je vous dis, sans rien craindre des contradicteurs impartiaux, que le service de santé en Europe fut dirigé d'une façon insensée. Nos blessés canadiens ont reçu des secours médicaux absolument insuffisants. Et j'ai connu des médecins militaires notoirement incapables qui ont été mis à la tête d'importants hôpitaux de l'intérieur. Je me suis apitoyé sur les pauvres soldats que l'on transportait à travers les Iles-Britanniques à des hôpitaux éloignés en les faisant passer tout près de l'unité qui aurait dû les recevoir pour leur donner le traitement spécial que nécessitait leur cas.....

Il paraît donc que cela serait arrivé en Angleterre. Je continue la citation:

Il raconte ici des cas où des volontaires trouvés physiquement inaptes en Canada furent quand même envoyés en Angleterre. Ces soldats furent une cause d'embarras aux officiers d'outre-mer. Ils endurèrent des souffrances là-bas et s'en reviennent maintenant pour être à la charge du pays, car ils recevront tous une pension aux dépens de l'Etat.

Le général Smart parle ensuite de ce qu'il a vu dans son propre district militaire de Shorncliffe, ce qui me donne encore raison de dire que ses paroles s'appliquent spécialement à ce qui s'est passé en Angleterre. (Lisant):

Il déclare qu'il ne veut pas critiquer les officiers ni les gardes-malades du service de santé. Ces gens ont fait ce qu'on leur a commandé. Mais il se sent contraint de critiquer les bureaux de l'état-major, pour l'administration de ce service.

Le général Smart dit que chaque hôpital canadien avait un personnel complet de médecins et de gardes-malades compétents; mais qu'en dehors de ces hôpitaux on avait organisé des détachements volontaires, composés de gens de bonne volonté, mais qui ne connaissaient rien des soins médicaux. Il a cité des cas où des soldats ont été laissés, en traitement, dans ces détachements d'assistance volontaire alors que les lits étaient vides dans les hôpitaux réguliers.

Il a déclaré pouvoir donner des exemples où des soldats....

Voici une accusation très grave. (Lisant):

Il a déclaré pouvoir donner des exemples où des soldats avaient perdu la vue à cause de cela. Quand ces patients ont été dirigés sur des hôpitaux convenables, déclare le général Smart, il était trop tard pour leur appliquer un traitement efficace.

Le général Smart a fait ensuite mention de postes de confiance accordés par favoritisme à des militaires qui n'avaient pas même un certificat d'études médicales, alors que des gens compétents sans influence, furent gardés en Angleterre à des postes où leur science et leur expérience ne pouvaient être employées à secourir nos malades et nos blessés.

Parlant de la révolte, le général Smart a dit que les troubles de Rhyl n'étaient pas les premiers de son genre; qu'il y en avait eu d'autres antérieurement à Shorncliffe, à Witley, à Bramshott, et à Rhyl même.

C'est là le point capital des accusations portées par le brigadier général Smart. Ce n'est pas la première fois, monsieur l'Orateur, qu'il nous arrive d'entendre des allégations de cette nature. Au cours des deux sessions de 1916 nous avons appris que le service médical d'outre-mer souffrait de certaines influences du dehors; l'honorable député de Victoria (Ont.) (sir Sam Hughes) s'éleva contre ces influences et contre l'intervention de certains faiseurs d'embarras en Angleterre. Sur ce, le Gouvernement chargea le colonel Bruce de faire une enquête. Je n'ai pas l'honneur de connaître le colonel Bruce personnellement, mais je tiens de certains médecins de mes amis, qu'il jouit de la plus haute réputation dans la région qu'il habite. De fait, il est reconnu comme un des meilleurs chirurgiens du Canada.

Le Gouvernement chargea le colonel Bruce de faire une enquête sur le service de santé canadien, en Angleterre. Son rapport créa beaucoup de sensation. J'ai ici les conclusions de ce rapport qui sont au nombre de vingt-trois et qui toutes sont autant d'accusations portées contre notre service de santé outre-mer. Permettez-moi quelques commentaires sur ces conclusions. C'est au mois de septembre 1916 que le ministre de la Milice (sir Sam Hughes) chargea le docteur Bruce d'instruire une enquête. Voici les conclusions de son rapport:

1. Beaucoup de soldats arrivent en Angleterre dans des conditions de santé qui les rendent impropres au service et qui n'auraient jamais dû être acceptés dans l'armée.

2. C'est un très mauvais système de disperser les blessés dans les hôpitaux du service impérial en Angleterre, dans le pays de Galles, en Ecosse et en Irlande.

3. Le système actuel d'établir des hôpitaux canadiens à des points très éloignés des uns des autres offre de grands inconvénients.

4. Les convalescents sont retenus trop longtemps dans les hôpitaux. Il n'y a pas d'inspection médicale par le service de santé canadien des soldats canadiens dans les hôpitaux impériaux; les hôpitaux canadiens n'ont pas été convenablement inspectés et il en est résulté qu'on a dans les hôpitaux d'Angleterre des soldats qui auraient dû reprendre du service ou être envoyés au Canada où ils auraient été traités plus avantageusement et plus économiquement. L'absence de tout système permet le transfert inutile des malades d'un hôpital à un autre.

5. Le service auxiliaire volontaire des hôpitaux canadiens ne devrait pas être encouragé, vu qu'il est incomplet, coûteux et peu satisfaisant.

6. L'administration d'un groupe de cinquante-neuf hôpitaux auxiliaires volontaires par le service de santé canadien, sous la direction de l'hôpital militaire de Shorncliffe, est peu satisfaisant et très coûteux.

7. Le mode actuel d'administrer conjointement avec la Croix-Rouge des hôpitaux cons-

truits et aménagés par cette dernière n'est pas satisfaisant. Cette double administration laisse à désirer.

8. Il est contraire à l'efficacité du service de permettre aux officiers du service de santé canadien d'occuper des positions dans les hôpitaux impériaux tout en continuant à retirer leurs payes dans le service canadien.

9. Il y a de grands inconvénients à permettre au sous-directeur du service de santé canadien d'exercer les mêmes fonctions dans un grand district relevant des autorités impériales.

10. Aucune mesure n'a été prise pour restreindre les opérations chirurgicales qui n'ont pas pour résultat de rendre les blessés plus propres au service.

11. On a eu tort d'installer un hôpital très coûteux à Ramsgate, vu que beaucoup de patients traités à cet hôpital auraient dû être envoyés au Canada.

12. L'établissement d'un hôpital spécial à Buxton, pour le traitement des rhumatisants, a été une erreur, car le plus grand nombre des patients ne pourront pas reprendre du service et auraient été mieux et plus économiquement traités au Canada.

13. Le traitement actuel des Canadiens atteints de maladies vénériennes est fortement condamné.

14. La manière de traiter les maladies contagieuses est très imparfaite.

15. Les bureaux médicaux qui déterminent les différentes catégories de blessés opèrent avant que les malades aient été convenablement soignés.

16. Il est impossible de se procurer des dossiers satisfaisants concernant les cas individuels.

17. La question excessivement importante des pensions qui nécessitera de la part du Canada des dépenses annuelles considérables a été complètement négligée par le service médical canadien.

18. Il y a absence de coordination dans le service médical canadien au Canada, en Angleterre et au front.

19. Le personnel du service de santé n'est pas utilisé de manière à en retirer tous les avantages possibles.

20. Le département a eu pour règle d'éloigner les médecins et les chirurgiens spécialistes de grandes expériences.

21. Les promotions, surtout parmi les officiers des régiments qui sont au front, ont causé du mécontentement.

22. L'école établie en Angleterre pour l'avantage du corps médical canadien n'a jamais été convenablement organisée, bien que cette institution soit de la plus haute importance pour le service de santé.

23. Le service de santé canadien n'a pas porté une attention spéciale à l'économie dans l'administration.

Ce document fut remis au Gouvernement et sir George Perley qui était à ce moment ministre intérimaire de la Milice outre-mer, le trouva si sévère qu'il entreprit de sauver le Gouvernement dont il faisait partie en nommant une autre commission. Le docteur Bruce est une autorité reconnue en ces matières et, de plus, il s'était assuré le concours des hommes les plus compétents; malgré cela, on nomma une autre commission présidée par sir William Babtie, un officier de l'armée impériale qui avait fait du service en Mésopotamie. Cette nouvelle commission était chargée de faire une enquête sur l'enquête instruite par le docteur Bruce. Sir William Babtie fit son rapport et, chose étrange, en dépit des préventions qu'il devait avoir, il dut admettre que dix-huit des vingt-trois accusations portées par le docteur Bruce étaient bien fondées. Cette fois encore, rien ne fut fait. Le Gouvernement, ou plutôt sir George Perley, au lieu d'adhérer au rapport d'un commissaire nommé par lui et qui avait fait consciencieusement son devoir envers l'armée et le pays, destitua presque le docteur Bruce et lui fit obtenir une mission en France, dans le service impérial.

L'hon. sir SAM HUGHES: Je demande pardon à mon honorable ami. Le docteur Bruce ne fut pas "presque" destitué; il le fut absolument. De plus, ce n'est pas sir George Perley qui lui fit obtenir une position en France; le docteur Bruce l'a obtenue en dehors de toute intervention de la part du ministre.

L'hon. M. LEMIEUX: J'accepte la correction.

Selon quelqu'un qui est en mesure de le savoir, ayant été assez longtemps notre ministre de la Milice et ayant assez fait pour le premier détachement, sir George Perley a réellement destitué le docteur Bruce qui fut envoyé en France pour prendre la direction de deux hôpitaux; mais je crois qu'il était officier de l'armée impériale pendant son séjour en France.

La Chambre a déjà été saisie de cette question et je regrette la réponse qu'a donnée le premier ministre intérimaire (sir Thomas White). Lorsqu'il est question des rapports Bruce et Babtie, mon honorable ami donne à la Chambre et au public l'idée que le rapport a été déposé sur le bureau et distribué. Quelle est la vérité? J'étais membre de la Chambre en 1917, et j'ai suivi l'affaire d'assez près, comme le chef de l'opposition (M. McKenzie), ainsi que mon voisin de pupitre, le représentant de Guysborough (M. Sinclair).

La Chambre s'est occupée du rapport du Dr Bruce non pas une, deux ou trois fois, mais au moins à dix reprises différentes, et je me souviens que le ministère, après l'avoir longtemps écarté, déclara enfin que quarante exemplaires du rapport du Dr Bruce avaient été reçus de l'autre côté. Je me rappelle avoir vu un exemplaire de ce rapport, ainsi qu'un exemplaire du rapport de sir William Babtie et du rapport provisoire

du général Jones. Cependant, chose étrange, on ne saurait trouver en cette enceinte un seul exemplaire du rapport du Dr Bruce. Il est impossible d'en obtenir un du bureau de distribution.

Le rapport a été déposé sur le bureau, mais le greffier de la Chambre, le regretté M. Flint—j'ignore en vertu de quelles instructions—a fait rentrer tous les exemplaires qui avaient été imprimés, et nous n'avons plus revu ce rapport.

Celui-ci n'était pas complet, et presque chaque jour, ici, le représentant de Pictou en ce temps-là, M. Macdonald, le chef de l'opposition, sir Wilfrid Laurier, et mon voisin de pupitre d'alors, l'honorable M. Pugsley, demandaient avec instance que la réplique du colonel Bruce fût déposée sur le bureau avec le rapport de sir William Babtie, mais le ministère évita de répondre pendant quelques mois, jusqu'au moment du départ du premier ministre pour l'Angleterre, et il nous donna alors à entendre que la réplique ne serait ni déposée sur le bureau, ni divulguée. Depuis, elle n'a pas été divulguée, et pour une excellente raison. Si elle l'était, on s'apercevrait qu'elle renferme le plus violent réquisitoire contre le ministère au sujet de son administration du service médical d'outre-mer.

Je supplie le premier ministre intérimaire de permettre que la lumière se fasse. La guerre a pris fin, que les coupables soient châtiés, s'il y en a. Que le premier ministre intérimaire se dresse courageusement devant la Chambre et, en justice pour les vivants comme pour les morts, qu'il rende publique la réponse du colonel Bruce.

Je crains que mon honorable ami, de même qu'il défendait en 1916 sir Wiliam Babtie, dont la réputation en Angleterre est loin d'égaler celle du colonel Bruce au Canada, contre les accusations de ce dernier que mon honorable ami connaît fort bien, et de même qu'il a sauté dans la brèche, l'autre jour, lorsqu'il s'est agi des accusations du brigadier-général Smart—je crains, dis-je, qu'il ne persiste à nier les cinglantes accusations de ce valeureux officier.

Eh bien, le défi lancé l'autre jour par le premier ministre intérimaire, car ce n'était rien de moins qu'un défi, a été relevé par le général Smart dans une lettre ouverte adressée au "Citizen" d'Ottawa, le 1er d'avril courant—jour bien choisi. Permettez-moi de lire un passage de cette lettre:

Au sujet de mes déclarations à la législature de Québec le 14 du courant, accusant d'inefficacité et de négligence l'administrations du service médical canadien en Angleterre, et accusant aussi d'inefficacité et de favoritisme l'administration de la force expéditionnaire en général, veuillez avoir l'obligeance de m'accorder une place pour répondre à la dénégation retorse et évasive opposée à mes accusations par sir Thomas White à la Chambre des communes.

Puis, il cite la réponse faite devant la Chambre par le premier ministre intérimaire et il répliqua:

Au nom de la justice et de l'honneur, qu'est-ce que sir Thomas White veut dire lorsqu'il déclare à la Chambre des communes que mes accusations "se rapportent à un état de choses qui existait en Angleterre en 1916, pendant que le colonel Bruce était là-bas"? Il sait, comme le savent d'autres qui aident sir George Perley et sir Edward Kemp à protéger ceux qui sont responsables de l'administration révoltante du service médical canadien, que "l'état de choses qui existait en Angleterre en 1916, pendant que le colonel Bruce était là-bas" était un état de choses causé par l'incapacité notoire de ceux qui, antérieurement à cette année-là, dirigeaient le service médical canadien.

Malgré la preuve de leur complète incompétence bravement donnée par le colonel Bruce en sa qualité d'officier chargé par le gouvernement canadien de faire une enquête, ils ont continué à jouir de la faveur de certains membres du gouvernement et de la coterie de Londres, ainsi que du pouvoir de causer au pays un tort irréparable, jusqu'à ce qu'une presse et une opinion publique, irritées, missent fin à leurs agissements. "L'état de choses qui existait en Angleterre en 1916" a continué d'exister en 1917, parce que le ministère a voilé la lumière que le colonel avait projetée sur l'administration médicale militaire, qu'il cherche encore à obscurcir.

Comme il ressortait clairement de toute franche interprétation de mon discours, l'état de choses dont je me plaignais existait antérieurement à 1916, et le colonel Bruce l'avait commenté défavorablement dans son rapport. Entre autres choses, le colonel Bruce recommandait de mettre fin à la pratique de disperser nos blessés dans les divers hôpitaux d'Angleterre, d'Irlande, d'Ecosse et du pays de Galles; mais au lieu d'accepter les conclusions du colonel Bruce, on nomma une commission présidée par sir Wm Babtie qui, comme on le savait d'avance, présenta un rapport désapprouvant toutes, ou presque toutes, les recommandations du colonel Bruce.

Comme le voulait le programme tracé, le colonel Bruce fut relevé de sa fonction d'une manière peu à l'honneur de sir George Perley, et le sentiment général veut que la commission Babtie ait été instituée dans le but de neutraliser l'effet des révélations du colonel Bruce.

J'ai déclaré de plus que depuis ce temps-là les conclusions du colonel Bruce (bien que dénoncées par la commission Babtie) avaient pour ainsi dire toutes mises en pratique, exception étant faite pour celle qui était contraire à la dessémination des blessés canadiens à travers les îles britanniques, ce dada de sir George Perley qui prévaut encore aujourd'hui. J'ai cité deux cas particuliers dont l'un est survenu à un hôpital de Londres, pendant le séjour que je fis en cette ville dans le cours de février de cette année. Qu'est-ce donc qui peut autoriser sir Thomas White à dire qu'il en était de même en 1916, "quand le colonel Bruce était là", à faire une assertion n'ayant qu'une seule signification, à savoir que la responsabilité pesait sur

le colonel Bruce? Cette réponse est à tous égards indigne d'un homme de la position de sir Thomas White.

M. l'ORATEUR: Je dois faire observer à l'honorable député qu'il ne lui est point permis de lire de déclaration qui, émanant d'une personne du dehors, contredit celle d'un membre de la Chambre ou s'y rapporte. Il a encore moins le droit de donner lecture d'une pièce provenant de cette source et portant critique ou blâme.

L'hon. M. LEMIEUX: Je m'incline devant votre décision, monsieur l'Orateur, et m'en tiendrai aux seuls passages que je puis citer sans enfreindre le règlement. Je poursuis donc :

Le plus odieux de ce scandale du service de santé de l'armée canadienne, c'est qu'après que le ministère d'outre-mer se fut vu contraint par le sentiment public d'adopter un grand nombre des réformes proposées par le colonel Bruce, on décida de punir les auteurs des investigations ayant abouti au dévoilement des abus qui se glissaient dans le service.

Il parle ensuite des persécutions auxquelles Wilson fut en butte :

J'ai dit qu'on avait également puni le lieutenant-colonel F.-W.-E. Wilson, de Niagara-Falls, qui fut le collaborateur du colonel Bruce et est un des meilleurs officiers du service de santé de l'armée canadienne; qu'on lui ôta sa charge de sous-directeur du service de santé de l'état-major, à Londres, pour l'envoyer au loin, dans les montagnes du Jura, en qualité d'officier de santé d'un bataillon de forestiers. On tenta bien d'en venir à un accomodement avec le lieutenant-colonel Wilson, mais ce dernier, qui est la droiture même, ne voulut point entendre parler de transaction, et lorsque je quittai l'Angleterre, en février, il était encore avec son bataillon.

J'aimerais ici à pénétrer le Gouvernement de la gravité de ces allégations. Le général Smart réclame l'institution immédiate d'une commission chargée de faire des investigations sur l'ensemble de l'administration d'outremer et plus particulièrement sur celle du service de santé en Angleterre.

Cette commission serait revêtue de pleins pouvoirs et autorisée à faire une enquête complète embrassant

1. Le rapport du colonel Bruce et ses conclusions;
2. Le rapport de la commission Babtie;
3. La réponse du colonel Bruce au rapport Babtie;
4. Le scandale de l'hôpital de Taplow;
5. Le plan Perley, qui consiste à disséminer les blessés canadiens dans les îles britanniques, etc.
6. Le rapport du lieutenant-colonel J.-S. Jenkins, soumis au ministre de la Milice d'outre-mer en novembre 1918.

Que dit-il du lieutenant-colonel Jenkins ? Je suis sûr qu'en le rapportant ici, je blesserais les sentiments du premier ministre intérimaire, ce dont je veux me garder.

[L'hon. M. Lemieux.]

L'hon. sir THOMAS WHITE: N'ayez crainte.

L'hon. M. LEMIEUX: Je ne voudrais pas me rendre coupable d'un acte si cruel. Quoi qu'il en soit, j'ai fait part de ce qu'on m'a appris de la teneur du rapport Jenkins, et je considère que le Gouvernement est tenu de déposer ce rapport pour que le public puisse se rendre compte des faits. Dit le général Smart :

J'ai reçu un grand nombre de lettres venant de très loin dans lesquelles on m'approuve d'avoir dévoilé cette affaire et l'on offre de me fournir, si besoin en était, d'abondantes preuves à l'appui de mes allégations.

Nous avons vaincu les Huns par la force de nos armes, mais il nous reste encore une lourde tâche à accomplir pour faire disparaître la pourriture qui existe en haut lieu et que les puissants personnages semblent vouloir couvrir de leur protection.

Mes actes m'ont été dictés par le seul sentiment du devoir, et je me suis abstenu d'entrer dans une multitude de détails dont le dévoilement aurait eu pour unique effet de raviver les blessures de ceux qui ont déjà beaucoup souffert; mais si le Gouvernement persiste dans son imprudente détermination d'étendre sa protection à ceux qu'il devrait destituer, peu importe l'élévation de la charge qu'ils exercent, il faudra peut-être finir par mettre d'autres détails à jour.

Je suis de ceux qui croient fermement au besoin de maintenir le Gouvernement unioniste pendant quelques années....

Sa foi, je dois l'avouer, est plus grande que la mienne.

....mais le cabient actuel devra faire montre de plus de valeur et d'énergie s'il veut garder la confiance du public.

Plus loin, il ajoute :

Mais cette administration est-elle le fait d'hommes d'Etat ou le produit d'un complot politique aussi habile que méprisable? C'est ce qu'on verra mieux lorsque le peuple canadien se rendra compte de la lourdeur du fardeau des pensions que l'état de choses par moi dénoncé fait peser sur le pays, des injustices dont les anciens combattants devront être victimes, de même que des souffrance inutiles et du gaspillage dus à cette administration-là.

Monsieur l'Orateur, quand une pareille mise en accusation est formulée par un officier aussi digne de foi que l'est le brigadier-général Smart, le Gouvernement ne peut se dispenser, ce me semble, d'instituer une commission chargée de faire des investigations sur toute cette affaire.

Ce sont des accusations très précises et qu'on ne peut réfuter en se contentant de dire que celui qui les porte rappelle l'état de choses qui existait en 1916, puisque cet homme affirme positivement que la situation ne s'est pas modifiée depuis cette épo-

que. Peut-on négliger des accusation si précises et si graves? Ces faits ne sont pas de nature à jeter beaucoup de lustre sur l'administration de sir George Perley, mais celui qui remplit le rôle d'accusateur dans le cas qui nous occupe, n'est pas l'unique personne qui s'est plainte des faits et gestes de sir George Perley relativement à l'administration d'outre-mer. Bien que sir George Perley soit chevalier et haut commissaire du Canada, en Angleterre, il ne doit pas oublier pas plus que personne qu'il est un serviteur à la solde du Canada. A chaque session, le Parlement lui vote son traitement et c'est pour cette raison qu'il relève du Parlement. Je le répète, ce n'est pas une réponse que la guerre est finie. Il m'est facile de comprendre que, la guerre ayant atteint son point culminant et sa phase aiguë, il ait pu surgir des raisons d'état pour empêcher le dépôt sur le bureau de la Chambre de certains documents et comme, par exemple, la réponse du docteur Bruce à sir William Babtie. Mais maintenant que les hostilités ont pris fin, le Gouvernement devrait avoir assez de confiance dans le Parlement, qui fut—c'est le moins qu'on puisse dire—fort libéral et très généreux à son endroit, et dans les contribuables du Canada, pour dire toute la vérité, non seulement au sujet du contenu du rapport du docteur Bruce, mais encore au sujet de ce mystérieux rapport Jenkins qui, si j'en crois ce qu'on m'a appris, contient des révélations d'une nature des moins savoureuses. Comme je l'ai dit tout à l'heure, on m'apprend que, dans ce rapport, le colonel Jenkins déclare qu'il y a eu un coulage d'au moins 10 millions dans l'administration du service de santé d'outremer. Dans des cas semblables, la publicité constitue le remède principal, à nouveau, je demande au premier ministre intérimaire de voir à ce que ces deux rapports soient déposés sur le bureau de la Chambre au cours de la présente session.

Jusqu'à présent, monsieur l'Orateur, j'ai mentionné les accusations que porte le brigadier-général Smart. Permettez-moi d'en arriver maintenant à celles du colonel Pratt, un autre vaillant officier qui se trouve en même temps membre de la législature provinciale d'Ontario et aussi, à ce qu'on m'apprend, un des adeptes les plus actifs du parti conservateur, donc, un ami du gouvernement d'union. J'ai déjà lu à la Chambre la lettre qu'il adressa au "Toronto Telegram", lors de son retour au Canada. Les accusations qu'il porta alors étaient d'une nature générale. Celles qu'il a faites, le 27 mars dernier, sont plus précises et plus graves même. Qu'on me permette de n'en donner qu'un résumé. Les accusations du colonel Pratt sont que des milliers de nos aviateurs canadiens, après avoir affronté la mort sur la ligne du feu, sont actuellement échoués, à Londres, manquant d'argent et incapables de trouver l'espace suffisant à bord des navires ou d'obtenir la moindre satisfaction du ministre de l'aviation, du haut commissaire ou d'Argyll House. Une autre des accusations du colonel Pratt, c'est que certain de ces jeunes aviateurs canadiens qui ont servi si noblement durant ces quatre dernières années ont réussi à se procurer, en les payant de leurs deniers personnels, des lits et cela, à quel prix pensez-vous? Des jeunes aviateurs canadiens qui s'étaient battus avec tant de vaillance pour l'empire, pour le roi et pour l'humanité peuvent, à l'heure qu'il est, en utilisant les économies qu'ils ont faites, se procurer d'une façon irrégulière des billets au prix de 5 livres chacun, et c'est ainsi qu'ils peuvent acquitter leurs propres billets de retour d'Angleterre au Canada.

Le colonel Pratt porte l'accusation que les émeutes du camp de Kinmel se sont produites, parce que nos soldats n'avaient pas reçu leur solde; qu'ils n'avaient ni combustible, ni confort, ni distractions d'aucune sorte, que la nourriture qu'on leur servait laissait grandement à désirer et que, de plus, ils étaient saignés à blanc par des accapareurs, des profiteurs et des shylocks de toute espèce. Une autre de ses accusations, c'est qu'on a entraîné tous les détachements canadiens de leur camp à Liverpool, pour les ramener à leur camp sans la moindre explication et que le fait s'est répété à maintes reprises. Il porte l'accusation qu'on a gardé des vétérans malades qui avaient servi au front depuis le commencement de la guerre, tandis qu'on laissait partir de pleines cargaisons de navires de conscrits, américains ou canadiens. Le colonel Pratt soutient qu'on a fait de fréquentes représentations aux officiers commandants qui ignorent, d'abord, ces observations et que c'était à cause du peu de cas que l'on faisait de leurs représentations que les soldats avaient causé cette émeute. Toujours est-il que vingt-quatre heures après que l'émeute en question s'était produite, ils recevaient leur solde et qu'en moins d'une semaine, vingt mille d'entre eux étaient placés à bord des navires pour revenir au Canada.

Je vais maintenant m'adresser à mon honorable ami le premier ministre intérimaire. On m'informe—je puis me tromper

—que nos soldats ont été retenus au camp, à sa demande; qu'il a câblé outre-mer d'arrêter l'envoi des soldats au Canada, pour quelle raison, voilà ce qu'il sait mieux que je ne le sais moi-même. C'est le renseignement que je possède.

L'hon. sir THOMAS WHITE: Je puis dire que mon honorable ami se trompe du tout au tout dans ce qu'il avance. Je n'ai jamais câblé de telles instructions.

L'hon. M. LEMIEUX: Je suis heureux d'accepter la dénégation de mon honorable ami. D'autres qui prétendent être mieux renseignés, accepteront probablement son défi. J'accepte sa dénégation. L'accusation du colonel Pratt est précise; il fournit des noms et des dates.

J'ai ici le compte rendu de son discours, qui a été publié dans le "Toronto Globe" ; je pourrai peut-être en citer quelques passages. En parlant des rapports, il a dit:

Les premières nouvelles que l'on a laissé publier dans les journaux étaient grandement dénaturées, et pour prouver cela, il lut le *London Times*, contredisant à mesure les déclarations qu'il contenait. Il n'y avait eu en tout que six cents émeutiers au camp de Rhyl. Il a attribué cette émeute à ce que, lorsque les soldats avaient été amenés à Rhyl, on leur avait dit qu'ils seraient bientôt rapatriés, et que, nonobstant cela, ils étaient là qui attendaient. Ils avaient froid, manquaient de confort, et les arrangements pour leur nourriture laissaient à désirer; après qu'on leur eut dit qu'il n'y avait pas de navires pour les rapatrier, ils s'aperçurent que l'*Olympic* et l'*Aquitania* avaient été changés de service pour transporter les troupes américaines. Ils étaient mal installés, ils n'avaient aucune distraction et personne ne venait les soulager. "Quelquefois, dit-il, ils devaient attendre des semaines avant de toucher leur solde. Il y avait des cantines militaires au camp et des boutiques civiles aux alentours qui faisaient énormément d'argent avec les soldats. On ne pouvait se procurer des cigarettes qu'en les retenant une semaine à l'avance, puis il fallait payer argent comptant, et les soldats ne recevaient pas leur solde. Il faut ajouter à cela que l'on a rapatrié des régiments de conscrits avant ceux qui avaient de longs états de service. Quelques-uns de ces conscrits avaient été envoyés en France pour faire partie de l'armée canadienne d'occupation, et ils avaient été renvoyés en Angleterre; ils n'avaient jamais tiré un coup de fusil; cependant, ils étaient rapatriés les premiers.

Il parle de la députation envoyée à l'officier commandant et de la piètre façon dont les hommes furent reçus. Puis il continue:

On n'eut plus aucune communication avec les soldats après cela, et aucune promesse n'avait encore été faite à 10.30 heures le mardi soir. C'est alors que l'émeute éclata. Le but était d'éveiller l'attention publique. Il est difficile, dit-il, de comprendre la situation de simples soldats "soumis à un officier qui les brusque et les tyrannise". "Je regrette de dire qu'il

[L'hon. M. Lemieux.]

y en a comme cela dans l'armée canadienne, a dit l'orateur.

Je n'ai pas excusé l'émeute, a déclaré le colonel Pratt, mais les événements qui ont suivi ont prouvé que les soldats avaient raison. On leur avait dit qu'il n'y avait pas de navires. Vingt-quatre heures après l'émeute, les soldats campés à Rhyl recevaient tous leur solde qu'il n'avaient pas pu toucher avant. Ce qui s'est passé ensuite a prouvé le bien fondé de leurs réclamations. Dans l'espace d'une semaine, 20,000 d'entre eux ont été embarqués pour être rapatriés, et ils arrivent maintenant en plus grand nombre que jamais."

Depuis la signature de l'armitisce jusqu'au commencement de ce mois...

Les chiffres sont éloquents.

...on a rapatrié 52,000 soldats. Il a comparé ce chiffre avec celui de 2,340,470 soldats anglais qui ont débarqué en Angleterre durant la même période. Dans le même laps de temps, on avait rapatrié 92,000 Australiens.

Le colonel Pratt a alors parlé d'un officier supérieur, maintenant à Toronto, qui, revenant au pays il y a deux ans, prit le train à la gare Euston, à Londres, pour se rendre à Greenock, où il devait s'embarquer pour le Canada. Quand les voyageurs furent installés, on ferma les wagons à clef, et un officier et deux sous-officiers, prétendant venir de Argyll House, passèrent et exigèrent deux livres sterling de chaque voyageur. L'officier de Toronto paya 4 livres pour sa femme et lui, et prêta de l'argent à d'autres voyageurs. Il y avait environ 1,200 personnes dans ce train, et l'on perçut de chacun d'eux la somme indiquée. L'orateur a déclaré que le fait avait été signalé à l'attention des autorités fédérales.

"Il faudrait retracer, dit-il, les 3,000 livres sterling qui ont été perçues de cette façon."

Puis le colonel Pratt parle de ce qui est arrivé aux officiers du corps de l'aviation.

Environ 60 p. 100 des meilleurs aviateurs au monde étaient des Canadiens. Il y en a à peu près 6,000 en ce moment en Angleterre, dont beaucoup attendent depuis quatre mois leur rapatriement. Il était impossible de les rapatrier, mais on a fait passer le mot parmi eux qu'en "graissant" la main de quelque agent de transport, ils pourraient obtenir une cabine et rentrer dans leurs foyers. Le fait est que s'ils se présentaient au ministère de l'aviation avec un billet de passage pour le Canada, ils étaient immédiatement libérés. Le colonel Pratt a cité le cas du lieutenant Mitchell et d'un autre lieutenant qui était avec lui. Il y avait quatre mois qu'ils essayaient de revenir. Finalement ils donnèrent 5 livres à un agent de transport, pour une cabine de pont "D", et leur voyage de retour leur a coûté 23 livres. L'agent leur avoua qu'il faisait ainsi 75 livres par semaine." C'est un vrai scandale, a déclaré le colonel Pratt.

Je ne citerai pas ce qu'il a dit au sujet du comte de Reading, mais il parle d'un état de choses bien plus grave.

Il dit que cinq ou six soldats ont été tués dans le cours de l'émeute du camp de Rhyl, et qu'il regrettait qu'on ne leur eût point fait des funérailles militaires. Il croit que l'opinion publique finira par obliger qu'on leur fasse des obsèques convenables. Au cours d'une enquête, l'autre jour, il a été dit qu'il y avait 80 Cana-

diens enfermés dans les prisons et donjons d'Angleterre. Il n'y a pas d'"habeas corpus" dans l'armée.

Je regrette de dire qu'il n'y a pas que dans l'armée; dans le civil on a ignoré la loi de l'habeas corpus durant toute l'année dernière.

Il a cité un cas pour montrer qu'il arrivait souvent que des soldats fussent en prison pendant deux ou trois mois sans qu'on les fit comparaitre devant un conseil de guerre. Il y a environ deux ans, un officier de Toronto, qui était avocat, se spécialisant dans le droit criminel, avait causé avec l'adjudant général du nombre de soldats qui attendaient dans les camps canadiens d'être jugés par le conseil de guerre. Il offrit de visiter les camps à ses propres frais et de faire un rapport au bout d'une semaine. L'adjudant général promit d'étudier la chose, et le lendemain matin, l'officier en question recevait l'ordre, par télégramme, de s'en aller chez lui "parce qu'il semblait qu'il pourrait peut-être jeter du discrédit sur quelqu'un". Il n'y avait pas de raison pour faire languir des hommes en prison pendant des cinq ou six mois. Quand il quitta Londres, il paraît qu'il y avait dix jeunes Canadiens enfermés dans la Tour.

J'ai visité la Tour de Londres en 1889, monsieur l'Orateur, et je sais par l'histoire ce qui s'y est passé autrefois.

En lisant ces accusations portées par le colonel Pratt, je ne pus croire que nos soldats canadiens languissaient dans ces cachots. C'est une véritable honte qu'on y laisse languir nos soldats. Je ne saurais croire que les autorités militaires à Londres soient au courant de la chose; car si ces faits étaient connus, il est inconcevable que le public de la Grande-Bretagne voulût tolérer qu'on inflige pareil traitement à nos soldats. C'est un crime contre le pays et contre nos soldats que de les laisser languir dans ces cachots.

Ce sont là des accusations précises et graves et elles sont toutes corroborées par un autre officier fort distingué, le lieutenant-colonel W. H. Price, également député à l'assemblée législative d'Ontario, et lui aussi partisan du Gouvernement. L'accusation qu'il porte c'est que les émeutes de Rhyl sont le résultat d'un manque de méthode dans les arrangements effectués pour le rapatriement.

Je cite:

Au sujet des récentes émeutes de Rhyl l'orateur dit qu'il n'y a pas lieu de s'en étonner. L'impression créée au Canada par les comptes rendus des journaux, c'est qu'un groupe de Russes dans les forces canadiennes avaient fait de la propagande bolchéviste et déclanché l'émeute.

Les autorités d'Argyll-House, dit le colonel Price, ne se sont pas élevées à la hauteur de la situation et avaient complètement perdu de vue le fait que les soldats canadiens ne se soumettraient pas aux conditions tolérées par le tommy anglais.

Il ajoute que les autorités d'Argyll-House ne se sont pas empressées de publier de déclaration officielle au sujet des émeutes, encore qu'on ait laissé câbler aux journaux canadiens les rumeurs au sujet des bolchévistes. Voulait-on laisser s'accréditer dans le public l'opinion que le blâme devait retomber sur les bolchévistes, de manière à soustraire Argyll-House à la responsabilité, c'est ce que je ne saurais dire.

L'orateur s'est fait le défenseur du soldat rapatrié, demandant qu'on lui paye des pensions d'un chiffre plus élevé et qu'on offre aux vétérans de plus grandes chances d'obtenir de l'emploi. Si le Gouvernement provincial voulait prendre attitude à cet égard, le Gouvernement fédéral emboîterait le pas.

Dans ses observations, au sujet du soldat rapatrié, le colonel Price parle du renchérissement des vivres qui règne depuis quelque temps au pays. "A mon retour, il m'a fallu payer le bacon 68 cents"—dit-il, "et je ne sais s'il faut blâmer les United Farmers d'Ontario ou sir Joseph Flavelle, mais je sais qu'ils partagent le blâme. Il devrait s'aboucher et nous déchiffrer cette énigme des 68 cents. "Nous ne sommes pas tous cultivateurs ou capitalistes," ajoute-t-il.

Le colonel Price ajoute que le soldat revenu du front demanderait certainement une explication au sujet des énormes profits réalisés sur les millions de dollars que le Canada a consacrés à la fabrication des munitions de guerre. S'appuyant sur une foule de chiffres, il montre que durant la guerre, la production a augmenté plus rapidement que les salaires et que la production augmentant le pour-cent des matériaux, les frais de main-d'œuvre avaient diminué. Voilà une des causes du malaise industriel.

"Personne au Canada n'a le droit" dit-il, "d'encaisser des millions de dollars en profits réalisés à même la fabrication de munitions, au moment où des patriotes consentent tous les sacrifices pour la cause commune."

Le colonel Price déclare qu'il a l'intention de présenter une résolution à la Chambre, demandant au Gouvernement fédéral de se renseigner sur ceux qui ont encaissé les bénéfices réalisés sur la fabrication des munitions.

Ainsi, monsieur l'Orateur, on voit ce que pensent les officiers et les soldats revenus au pays.

L'hon. sir SAM HUGHES: L'honorable député me permettra-t-il de lui poser une question? Est-ce aux médecins attachés aux unités par tout le pays qu'on adresse des reproches, ou bien est-ce au service administratif?

L'hon. M. LEMIEUX: Au service administratif. Quant aux médecins, le général Smart semble dire que c'étaient de braves gens mais qu'on n'a pas utilisé leurs services. Sir George Perley a dispersé les blessés et les malades en Angleterre, en Ecosse et au pays de Galles—même en Irlande—afin d'aider, dit-il, la cause de l'impérialisme. Ce mélange d'Australiens, de Néo-Zélandais, de Canadiens, d'Anglais et de Gallois devait être favorable à l'empire. "Telle est la définition de sir George Perley. J'ai souvenance qu'au moment où la question

était discutée dans les journaux, une dame, bien connue à Montréal, qui a activement coopéré à l'organisation des détachements d'aides volontaires en Angleterre, déclara que la raison alléguée pour la dispersion de nos soldats par tout le pays, au lieu de les centraliser dans nos hôpitaux canadiens, organisés par le Canada et placés sous les soins et la direction de nos propres médecins, c'est qu'on voulait venir en aide à "la cause sacrée de l'impérialisme." Le général Smart, qui est un bon impérialiste, dit dans son discours: "Si c'est là l'impérialisme dont vous parlez, alors, je ne suis pas impérialiste."

Pour en revenir aux émeutes de Rhyl, une enquête eut lieu et le verdict fut rendu le 27 mars dernier. Voici le verdict:

Que la mort de ces soldats a été causée par les blessures décrites par les médecins, mais que rien ne prouve comment ces blessures ont été infligées. Les témoignages recueillis prouvent que les émeutiers et les défenseurs du camp ont également tiré à balle, mais on n'a identifié personne comme ayant réellement tiré sur des soldats.

Pas un seul mot sur la cause des émeutes ou de ceux qui en portent la responsabilité. C'est là un verdict fort singulier. La surprise du public canadien à cet égard est exprimée dans l'article suivant paru dans une feuille publique aussi grave que la "Gazette" de Montréal.

Le jury du coroner qui avait fait une enquête sur la cause de la mort des victimes de l'émeute du camp Kinmel a rendu un verdict insignifiant. Si quelqu'un doit être puni ce sera à la suite d'une enquête militaire et d'un conseil de guerre. Une enquête militaire est instituée et les résultats en seront connus en temps voulu.

Plus loin la "Gazette" dit :

On doit se souvenir de ceci et du fait que des hommes ont été tués pendant la démonstration, pour se prononcer sur le malheureux incident et ses causes dont toute la vérité n'est pas encore connue.

Ainsi le verdict est des moins satisfaisants et cette enquête faite par le coroner devrait être complétee le plus tôt possible par le Gouvernement pour que le Canada puisse connaître la cause des émeutes et comment il se fait que des jeunes Canadiens ont été tués et enterrés sans cérémonie comme on l'a fait à cette occasion. C'est une des pires tragédies de la guerre. Nos enfants sont partis outre-mer pour combattre, pour mourir s'il le fallait, pour la liberté. Leur sacrifice a été grand, mais en raison du caractère sacrée de la cause, ils ont supporté le fardeau avec grandeur d'âme pendant toute la durée de cette longue guerre. Et voilà que nous entendons parler d'émeutes à l'occasion de leur retour en Angleterre avant de revenir au pays. Quelques-uns d'entre eux ont été assassinés de sang-froid. D'autres languissent dans les cachots de la Tour de Londres, et d'autres encore sont laissés sans un sou dans les rues de Londres où ils sont exploités par des usuriers et des écumeurs. Pourtant quand ces faits sont produits au grand jour, le premier ministre intérimaire, d'un simple geste, nie les accusations en bloc et dit que celui-ci ou celui-là peut revenir d'Angleterre prochainement avec des accusations semblables et que sa dénégation dans le cas du brigadier-général Smart sera sa dénégation dans toutes les autres accusations semblables. En vérité c'est une réponse bien faible.

Les accusations sont portées par des officiers responsables qui ont des grades élevés et qui sont les amis du Gouvernement. Il se peut que durant la guerre le Gouvernement ait eu quelque excuse pour ne pas répondre aux accusations que l'on portait. Mais en ce moment, au nom des soldats, au nom des Canadiens en général, je dis qu'il est urgent d'ouvrir une enquête. Le Gouvernement le doit au Canada, il le doit aux soldats rapatriés, il le doit à lui-même comme Gouvernement. Pendant les quatre années de la guerre, un Parlement bienveillant et un public aussi bienveillant ont accordé les pouvoirs les plus étendus au Gouvernement. Est-ce contraire à l'intérêt public de connaître la vérité? Je reviens toujours à l'Angleterre, la mère du Parlement, pour trouver des précédents. En Angleterre, que ce soit durant les jours brillants de la victoire ou pendant les jours noirs et tristes de la défaite, les hommes publics n'ont pas peur de la vérité; ils ne craignent pas de parler avec hardiesse. Dans la guerre sud-africaine, des troupes anglaises s'étaient rendues dans le veldt—contre le gré des Anglais en général—le gouvernement autorisa une enquête et il y eut des conseils de guerre et des investigations. Si nous retournons en arrière, au dix-huitième siècle, à l'époque des fameuses accusations deMarlborough, nous verrons que le gouvernement anglais a accordé une enquête pendant que la guerre continuait. Durant la guerre de Sept ans, l'amiral Byng, avec toute sa glorieuse carrière, fut l'objet d'une enquête et à l'époque des guerres de Napoléon, on mit en accusation lord Melville à la suite d'une enquête navale. Et pendant la guerre de Crimée, quand on découvrit que l'intendance des troupes anglaises n'avait pas fait son devoir, le duc de Newcastle fut destitué pendant cette guerre et remplacé par lord Panmure. Quant à la question

que nous discutons, la guerre est finie et nous sommes en présence d'accusation déterminées et graves portées non par des civils, mais par des officiers revenus du front, où ils ont servi fidèlement leur roi et leur pays pendant quatre années successives, qui occupent les grades les plus élevés dans les armées canadiennes et qui sont les amis du Gouvernement au pouvoir—pourtant le Gouvernement néglige ces accusations. Je dis que le plus tôt on accordera une enquête, le mieux ce sera pour le Gouvernement et le pays. Je répète que le Gouvernement devrait instituer cette enquête. Il le doit au pays et il le doit aux soldats aussi bien aux vivants qu'aux morts.

Major général MEWBURN (ministre de la Milice et de la Défense): Monsieur l'Orateur, en commençant son exposé qui a été quelque peu long et au cours duquel il a compris toute la période qui va du début de la guerre en 1914, jusqu'à nos jours, l'honorable député (M. Lemieux) a eu la bonté de dire qu'à titre de ministre de la Milice, je n'étais pas responsable de ce qui s'est passé avant mon entrée en fonction. Je me trouve dans une position un peu délicate parce que, quand j'ai accepté de prendre la direction du ministère, je savais qu'il y avait un ministre de la Milice outre-mer, autorisé par le Parlement et que le ministre de la Milice au Canada n'était en rien responsable de ce qui se passait dans l'administration, l'organisation ou la direction des troupes canadiennes après leur départ du Canada, c'était le ministre de la Milice d'outre-mer qui avait toute cette responsabilité. Néanmoins, autant que j'en ai le pouvoir, je suis prêt à assumer la responsabilité de défendre du mieux que je le pourrai tous les officiers absents, en service outre-mer, lorsque je considère qu'ils sont calomniés ou qu'on les couvre de boue sans motif.

Je ne sais si mes collègues ont jamais éprouvé les sensations que ressent un légataire; cependant je puis leur avouer que je me rendis parfaitement compte que j'acceptais un lourd héritage le jour où j'acceptai de prendre sur mes épaules les responsabilités de l'administration du département de la Milice et de la Défense. J'étais un peu dans la situation du jeune homme dont le père était mort en lui laissant une grosse succession; il pensa de prime abord que c'était une chose merveilleuse que d'avoir en mains l'administration de cette grosse succession et il accepta sa lourde responsabilité avec plaisir. Au bout d'une année, il répondit à un ami qui s'informait comment il se tirait d'affaire: "Eh bien, dit-il, je me rends compte que les responsabilités sont assez lourdes et j'en viens parfois à désirer que mon père fût encore de ce monde".

Monsieur l'Orateur, je voudrais parfois que l'un de mes prédécesseurs au ministère fût encore au timon.

L'hon. M. LEMIEUX: Il est pourtant bien vivant.

L'hon. sir SAM HUGHES: Je n'ai pas été le prédécesseur immédiat du ministre; un collègue du nom de Kemp a occupé les fonctions de ministre de la Milice dans l'intervalle.

Major général MEWBURN: J'ai dit l'un de mes prédécesseurs; il pourrait être mon père ou mon beau-père.

L'hon. sir SAM HUGHES: Oui; c'est cela.

Major général MEWBURN: En face des affirmations présentées par l'honorable député de Maisonneuve (M. Lemieux), j'en conclus qu'il n'est pas désireux de porter des accusations; je lui demanderai donc s'il est prêt, au moins, sous sa responsabilité de membre du Parlement, de porter formellement les accusations qu'il a citées?

Un DEPUTE: Qu'il réponde donc à cette question.

L'hon. M. LEMIEUX: Je n'ai pas été témoin des incidents qui se sont déroulés en Angleterre. Je me suis fait simplement l'écho des accusations spécifiques qu'ont portées trois des plus hauts officiers de l'armée canadienne, notamment: le brigadier-général Smart, le colonel Pratt et le colonel Price; ces trois officiers sont des membres en vue du parti conservateur et des représentants à la législature provinciale.

Major général MEWBURN: Relativement aux accusations très précises qu'a portées le brigadier-général Smart, elles visent surtout l'administration du service médical. Je n'ai pas sous la main le texte complet de ces allégations, car il n'y a rien sur le bureau à ce sujet; nous devons donc nous contenter des accusations qu'ont publiées les journaux et dans lesquelles le général Smart a fait un certain nombre de déclarations assez vagues concernant l'administration générale du service de santé. J'examinerai donc ces allégations par ordre. A un endroit, le général Smart dit, et l'honorable député n'a pas cité ce passage en entier:

Je soutiens, sans crainte d'être contredit par des témoins impartiaux, que l'administration du service de santé d'outre-mer a été défectueuse.

Et plus loin, il ajoute:

Dans la région où j'avais le commandement, à Shorncliffe, outre plusieurs autres corps, j'avais sous mes ordres sept hôpitaux, dont quatre s'occupaient de cas spéciaux; dans deux de ces hôpitaux on traitait les cas d'obtusite, un autre s'occupait des maladies des yeux, des oreilles, du nez et de la gorge et le quatrième était affecté au traitement des maladies vénériennes. Ces différents hôpitaux étaient sous mes ordres pour les questions concernant l'administration et la discipline.

Donc, les explications que donne le général Smart contredisent pour ainsi dire les accusations qu'il porte, puisque de son propre aveu, il était responsable de l'administration et du maintien de la discipline dans tous les hopitaux de la région placée sous son commandemant. Conséquemment, si l'administration a été défectueuse, c'est le général Smart seul qui en est responsable. Il blâme d'une façon générale le haut commissaire, sir George Perley, pour certains incidents qui se sont déroulés, puis il attaque la conduite qu'a tenue sir William Babtie. Je n'ai pas mission de défendre le général Babtie; il se trouve, toutefois, que je connais intimement le colonel Bruce et c'est l'un des meilleurs médecins militaires que le Canada ait produits.

Je n'ai jamais eu l'occasion de voir ni de lire les rapports du général Babtie ou du colonel Bruce. Mais le général Smart, d'après ses propres déclarations, traite sir William Babtie comme s'il avait été renvoyé des rangs de l'armée anglaise et n'était pas du tout homme responsable; cependant il l'accuse d'être responsable du désastre de l'Asie Mineure.

Ces jours derniers, en consultant les débats officiels du Parlement britannique, séance du 7 juin 1918, je me suis rendu compte que non seulement sir William Babtie est sorti personnellement indemne de l'enquête relative au désastre de la campagne en Mésopotamie, mais depuis cette époque, il a été promu en grade de lieut. général et nommé inspecteur du service de santé de l'armée britannique. J'en conclus donc que sir William Babtie jouit à l'heure qu'il est d'une grande réputation dans les rangs de l'armée anglaise. Enfin, le général Smart se plaint que les propositions du colonel Bruce concernant les hôpitaux n'ont pas été adoptées; il affirme que toutes les propositions du colonel Bruce ont été pour ainsi dire mises de côté. Cependant, dans un autre paragraphe, il déclare:

Depuis cette époque, toutefois, presque toutes les propositions faites par le colonel Bruce ont

[Major général Mewburn.]

été mises en pratique par le général Foster, ce qui prouve bien qu'elles avaient leur raison d'être.

Ainsi, le général Smart admet au cours des déclarations qu'il a faites dans l'enceinte de la législature de Québec que, quelle que fût la nature des rapports de sir William Babtie et du colonel Bruce, toutes les propositions de ce dernier ont été appliquées.

Ce qu'il veut, c'est une enquête sur certains faits qui se seraient produits en 1915 et 1916, particulièrement en 1916. Il y a trois ans de cela, et le général Smart admet lui-même que l'on a tenu compte des observations du colonel Bruce. Comme je l'ai déjà dit, le général était un officier qui avait charge du district de Shorncliffe. Je le connais depuis plusieurs années et je l'ai toujours connu pour un officier s'intéressant à la milice active du Canada. Loin de moi le désir de critiquer la conduite du général Smart, officier très capable, à ce que je crois, et que ses collègues tiennent en haute estime; je ne laisse pas, toutefois, de me demander pour quel motif il vient faire ces déclarations si tard et quand il est revenu en Canada. Le général Smart est passé en Europe en 1915. il a gagné la France au mois d'octobre de cette année-là, si je ne me trompe, et on l'a fait revenir en Angleterre le 13 décembre de la même année. Ses services en France ont duré en tout, je crois soixante et dix-huit jours. On l'a fait revenir pour prendre du service en Angleterre, et on lui a donné par la suite le commandement de Shorncliffe.

L'hon. M. LEMIEUX: Je sais que mon honorable ami désire se montrer absolument juste. Il mentionne que le général Smart n'a été en France que soixante et dix-huit jours. Le général a-t-il refusé du service en France, ou n'a-t-il fait qu'obéir aux ordres qu'on lui donnait.

Major général MEWBURN: Je ne dis rien contre les bonnes dispositions du général Smart, mais la durée de son service en France a été, me dit-on, de soixante et dix-huit jours, et il aurait passé une partie de ce temps-là dans un hôpital de convalescents.

Lors de la reconstitution des carabiniers à cheval, on lui en a offert le commandement, mais il l'a refusé, sous prétexte qu'on aurait dû le faire brigadier-général, grade qu'il sollicitait depuis 1915. Quand il fut décidé que nul officier en Angleterre n'y occuperait une charge à moins d'avoir fait six mois de service en France, on demanda aux troupes d'outre-mer en France si

elles pouvaient se servir de lui, et la réponse fut qu'il n'y avait pas d'emploi de colonel à lui donner en France. Je ne veux pas faire entendre par là que le colonel Smart ne fût pas prêt à servir en France dès le début; je me contente de rapporter les faits comme ils sont.

Je me préparais à dire que le général Smart avait commandé le district de Shorncliffe. Lors de mon séjour en Angleterre, au mois de juillet de l'an dernier, il m'a fait la faveur d'une visite. Je l'ai vu plus d'une fois et, quoique sachant que j'étais ministre intérimaire de la Milice au Canada, il ne m'a jamais donné à entendre qui pût y avoir quelque chose d'irrégulier dans les services médicaux ou autres. S'il savait à l'époque que l'administration de ces services était défectueuse ou fautive, pourquoi n'a-t-il pas eu la franchise de me le dire, à moi ministre de la Milice en Canada? Plusieurs des amis du général Smart sont venus me voir pendant que j'étais en Angleterre et ils m'ont demandé si je ne pourrais pas lui procurer au Canada une charge militaire permanente. Ma réponse a été que je serais bien aise de faire quelque chose pour lui, mais que ce n'était pas à moi à qui il fallait demander de pareilles charges, attendu qu'elles sont réservées à ceux qui ont fait du service en France.

M. VIEN: Si le général Smart avait des plaintes à faire, est-ce que ce n'est pas au ministre de la Milice d'outre-mer qu'il devait les adresser, et non au ministre de la Milice au Canada?

Major général MEWBURN: L'honorable député a parfaitement raison. Tout ce que j'ai voulu dire c'est que, si le général a eu là-bas tous les ennuis dont il parle, il semble qu'il devait m'en faire part.

Le commandement de Shorncliffe a dû, par la suite, être en quelque sorte supprimé, les troupes ayant été transportées ailleurs, et je me suis donné la peine de voir à trouver au général Smart un autre emploi en Angleterre. J'ignore quel est celui qu'il a eu entre ce commandement et son retour au Canada, où il fut placé dans la réserve du corps expéditionnaire canadien. Si le général Smart a connu, à l'époque où il commandait à Shorncliffe, ou depuis, quelque fait de mauvaise administration, ou encore s'il a eu des motifs de croire à de l'irrégularité, c'était alors son devoir de signaler la chose à l'attention du ministre de la Milice d'outre-mer. Je ne sache pas, cependant, qu'il ait agi de la sorte, quoi qu'il en ait eu tout le loisir.

L'honorable député (M. Lemieux) a parlé d'un rapport du lieutenant-colonel Jenkins, rapport au sujet duquel on m'a posé une question dans une des premières séances de la Chambre, et j'ai répondu ne pas le connaître et n'en avoir jamais entendu parler. J'ai soumis la chose à sir Edward Kemp. Je peux me tromper, mais je présume que, si le lieutenant-colonel Jenkins a vraiment fait un rapport—c'est là toutefois une simple supposition—ç'a dû être pour la gouverne du ministre d'outre-mer et non pour le Gouvernement. Il peut avoir été fait pour un usage personnel, et je n'en sais rien. Il n'en reste pas moins vrai que ce rapport n'est jamais parvenu au ministère de la Milice ici, ni au Gouvernement que je sache.

L'hon. M. LEMIEUX: Il ne se fait pas de rapports à un ministre personnellement. Un rapport de cette nature se fait au ministère, au Gouvernement, au Parlement.

Major général MEWBURN: C'est bien vrai; mais je dis que ce rapport peut avoir été fait à la requête de sir Edward Kemp lui-même, et pour lui. Cependant, je ne sache pas qu'il soit jamais parvenu ici, au ministère de la Milice, ou au Gouvernement.

L'hon. M. LEMIEUX: L'aurons-nous, plus tard?

Major général MEWBURN: Dans sa lettre, le général Smart fait allusion à trois compartiments étanches existant en France, en Angleterre et en Canada; il déclare aussi qu'il y a absence de coopération et qu'il se fait de l'intrigue. Eh! bien, je le proclame, depuis que je suis ministre de la Milice, mes relations avec le ministre d'outre-mer sir Edward Kemp, ont toujours été des plus cordiales et nous avons toujours parfaitement coopéré ensemble par rapport à nos sphères respectives d'activité. Sir Edward Kemp aurait bien voulu revenir au Canada et présenter à la Chambre, au cours de cette session, un exposé de son administration; mais, comme nous le savons, il lui a été absolument impossible de quitter son poste durant la terrible épreuve qu'a représentée, pour lui, la démobilisation, depuis la signature de l'armistice jusqu'à présent. Je le sais, il n'a rien tant à cœur que de revenir aussitôt que possible au Canada, pour y rendre compte de toute son administration avant la fin de cette session. J'ajouterai en terminant, que sir Edward Kemp étant

ministre de la couronne, ce n'est pas à moi, mais au Gouvernement, qu'il est responsable.

M. VIEN: Le général Smart ne parle-t-il pas plutôt de l'absence de coopération entre les commandants des troupes expéditionnaires du Canada et les différents ministères, qu'entre nos deux ministres de la Milice?

Major général MEWBURN: Non. Il dit clairement qu'il y a absence de coopération entre le ministre de la Milice au Canada et le ministre de la Milice en Europe.

L'hon. M. LEMIEUX: Le ministre m'ayant paru dire que le rapport Jenkins a été fait à sir Edward Kemp personnellement, ne croit-il pas que ce rapport devrait être déposé, s'il est vrai, comme on le répète et comme je l'ai appris, qu'une fuite de 10 millions de piastres a été découverte?

Major général MEWBURN: En vérité, je ne sais du rapport Jenkins que ce qu'en ont dit l'honorable député de Maisonneuve (M. Lemieux) cet après-midi et l'honorable député de Russell (M. Murphy) il y a environ trois semaines. Le député de Maisonneuve vient de lire une déclaration qu'un rapport a été soumis au ministre de la Milice en Europe. S'il existe un rapport comme celui-là, à son retour en Canada le ministre de la Milice sera prêt à répondre parfaitement à toute question y relative.

L'hon. sir SAM HUGHES: Ne pouvez-vous pas lui câbler, dans l'intervalle?

Major général MEWBURN: Je lui ai déjà câblé pour m'assurer s'il a un rapport comme celui-là.

L'hon. M. LEMIEUX: Qu'a-t-il répondu?

Major général MEWBURN: Il n'a pas donné de réponse directe. Pour ce qui est du traitement des soldats canadiens en Europe, je puis dire que, m'étant trouvé en Angleterre et en France au mois de juillet et au mois d'août derniers, j'y ai visité plusieurs hôpitaux et rencontré la plupart des médecins du corps de santé, sans avoir jamais entendu une seule plainte au sujet du traitement de ces soldats. J'ajouterai que le docteur Charles Martin, de Montréal, un médecin des plus distingués, est passé en Europe en juillet 1918, y est resté depuis et a visité tous les hôpitaux de France et d'Angleterre où il y avait des Canadiens en traitement. Or, ce médecin m'informe que non seulement il n'a pas entendu de plaintes, mais que pas un soldat des armées alliées n'a été traité d'une manière aussi admirable que nos soldats dans les hôpitaux canadiens. Je pense qu'on a tout simplement calomnié les médecins en affirmant que nos invalides n'ont pas été bien traités ou ont été négligés.

S'il y a dans l'armée un service plus en évidence que les autres, c'est bien celui de la santé, et les citoyens du Canada ont contracté une dette de reconnaissance envers nos médecins, qui ont renoncé à des positions lucratives dans la vie civile pour aller au secours de nos soldats. Les médecins et les chirurgiens qui sont allés outremer, au début de la guerre, et qui y sont restés jusqu'à la signature de l'armistice, se sont imposés de lourds sacrifices; plusieurs d'entre eux ont renoncé à plusieurs milliers de piastres par année, par patriotisme. On ne pourra jamais trop faire pour reconnaître de pareils sacrifices.

Ces jours derniers, j'ai reçu quelques lettres qui font voir ce que certaines personnes pensent de la manière dont les soldats canadiens ont été traités. Permettez-moi de citer une de ces lettres:

> J'ai cru que vous aimeriez à prendre connaissance du passage suivant de la dernière lettre de mon fils, le major C. A. Bell, croix militaire avec palme, 3e brigade des sapeurs et qui est, a été très gravement blessé le 8 août dernier, le premier jour de la bataille d'Amiens où il a perdu les deux jambes au-dessous des genoux et l'œil droit.
>
> Je vous communique cet extrait, non pas tant comme une nouvelle, que comme une preuve de la rapidité de sa guérison. Comme il en était à sa première campagne et qu'il avait déjà été blessé deux fois, des politiciens auraient pu croire que sa constitution avait été minée par les misères qu'il avait endurées, mais il n'y a rien de cela. Grâce à la science de chirurgiens comme le colonel Armour et des occulistes de l'hôpital des Filles de l'empire et aussi aux soins assidus des infirmières, entre autres, mademoiselle Robertson, la matronne de l'hôpital de la rue Christie, sa guérison s'est faite avec une merveilleuse rapidité.
>
> Malheureusement, nos jeunes soldats ne nous donnent pas les noms des chirurgiens qui les traitent et nous sommes obligés de faire des conjectures pour savoir à qui adresser nos remerciements pour les merveilles accomplies.
>
> Je suis convaincu que la principale cause de la rapide guérison d'Austin c'est son optimisme, sa bonne humeur et sa conviction que tout n'est pas fini pour lui. Un de mes confrères de collège, qui arrive du front, me rapporte qu'Austin espérait retourner en France et se rendre utile en arrière des lignes, car il croyait que la guerre durerait encore longtemps.
>
> J'espère que le public connaîtra un jour les noms des chirurgiens et des infirmières qui n'ont pas recherché la publicité mais se sont contentés de faire le bien dans l'ombre.

J'ai reçu une ou deux autres lettres écrites dans le même esprit, et j'ai peine à retenir mon indignation quand j'entends des gens critiquer le travail de nos méde-

cins dans cette guerre, et quand je pense aux merveilleux services qu'ils ont rendus.

Le général Smart a parlé du général sir Sam Steel, et je crois devoir faire une déclaration à ce sujet, vu que le général Smart prétend que le général Steel est mort de découragement, à la suite de la manière dont il a été traité par le ministère de la Milice. Je ne puis comprendre qu'un homme occupant la position du général Smart puisse parler ainsi. Le général Steel possédait l'estime et l'admiration de tous les Canadiens qui avaient l'avantage de le connaître. Il a servi pendant vingt-neuf ans dans la gendarmerie à cheval du Nord-Ouest, et il s'est distingué dans la guerre du Sud-Africain. Après cette guerre, il obtint un congé, sans paye, depuis le 1er juin 1902, pour pouvoir accepter une position dans la gendarmerie du Sud-Africain. Son congé fut prolongé jusqu'en 1903, date à laquelle il se retira de la gendarmerie à cheval du Nord-Ouest, avec une pension. Au début de la guerre, en 1914, le ministre de la Milice le nomma inspecteur général pour l'Ouest du Canada. Plus tard, il traversa l'Atlantique avec l'intention, je crois, de prendre le commandement de la 2e division canadienne.

L'hon. sir SAM HUGHES: Il est parti comme commandant de la 2e division.

Major général MEWBURN: Avant son départ, il fut victime d'un accident à Toronto, et une autre fois encore en Angleterre. Il resta très peu de temps en France et, à son retour, en Angleterre, il reçut du gouvernement impérial, le commandement de la division sud-est d'Angleterre, en restant à la solde du Gouvernement canadien. Il continua à occuper cette position jusqu'à son abolition, l'an dernier. La première nouvelle que j'ai eue de la mise en disponibilité du général Steel, c'est quand j'ai été informé que les autorités impériales n'avaient plus besoin de ses services, ayant assez d'officiers anglais disponibles.

L'hon. sir SAM HUGHES: Je crois que la véritable raison, c'est que Douvres, qui se trouve dans la division sud-est, a été constituée en un commandement distinct; après ce changement, le général Steel est redevenu un simple officier canadien.

Major général MEWBURN: Ses services n'étaient plus requis, et bien que les autorités impériales fissent grand cas de ses talents et de son expérience, ils décidèrent de le remercier, comme simple question d'administration.

J'ai reçu plusieurs lettres du général Steele qui n'épargna rien pour faire partie de l'effectif et toucher sa paye jusque après la guerre.

L'hon. M. LEMIEUX: Etait-ce à cause de son âge ?

Major général MEWBURN : Non, mais uniquement parce qu'il n'y avait plus d'emploi pour lui. Vu qu'il n'y avait plus rien à faire pour lui en Angleterre ni au Canada, la seule alternation était de le mettre à la retraite.

M. POWER: Si le ministre a prié les autorités militaires d'outre-mer de maintenir le général Steele dans les cadres, et si elles ont refusé de le faire, est-ce là un des exemples de la coopération cordiale entre les gens de là-bas et le ministère ?

Major général MEWBURN : Je n'ai pas prié le ministre du corps expéditionnaire de le maintenir dans les cadres. Il n'y avait plus rien à faire pour lui et en pareil cas, il était naturel de le mettre à la retraite, vu que son temps était expiré et qu'il avait trois ans de plus que la limite d'âge. Le général Steele me demanda si on ne lui permettrait pas d'obtenir son congé définitif en Angleterre, au lieu de le faire venir au Canada, et j'y ai consenti volontiers et il a été mis à la retraite avec une pension de $2,485. Quant à ceux qui disent qu'il est mort de chagrin, j'ai un certificat du colonel J. A. Roberts, membre du collège royal de chirurgie, qui était son médecin, certificat dans lequel il répond à un entretien que j'ai eu avec lui au téléphone, lorsque cette déclaration a été publiée. Je regrette beaucoup d'avoir à rappeler cet incident; cependant, dans les circonstances, je me crois tenu de lire la réponse du colonel Roberts :

En réponse à votre conversation au téléphone concernant mes rapports professionnels avec feu le major-général sir Sam Steele, je déclare que j'ai fait l'opération nécessaire après l'accident où il a été blessé au champ d'exposition, à Toronto, au mois d'avril 1915.

Je l'ai soigné de nouveau, au mois d'août 1915, à Shorncliffe, en Angletrre, lorsqu'il a été lancé hors de son automobile et qu'il a reçu une légère concussion cérébrale.

Il y a environ quatorze mois, le général Steele m'a consulté chez lui, à Putney, Londres, et il a été connu qu'il souffrait du diabète. A ma connaissance, cet état s'est maintenu pendant plus d'un an, et je suis d'avis qu'il a été la cause directe de sa mort.

(Signé) J.-A. Roberts, M.C.R.C., Ang.

Mon honorable ami a parlé d'Argyll House qui, selon quelques journaux, semble être l'endroit le plus impopulaire qu'il y ait en Angleterre. Mauvaise réputation ne s'efface jamais. Ainsi que plusieurs membres de la Chambre le savent, je n'en

doute pas, Argyll House est le quartier général de l'administration militaire en Angleterre et de l'administration du corps expéditionnaire. Je crois savoir qu'au début de la guerre, on s'est beaucoup plaint de l'administration et du traitement des officiers venant du Canada. Je l'ai entendu dire, ainsi que beaucoup d'autres parmi nous. Ma foi! s'il s'agissait de s'enquérir de tout, je pourrais moi-même faire des centaines de plaintes, mais je me demande à quoi cela servirait. L'un des inconvénients à Argyll House était le grand nombre de bataillons qui avaient traversé l'Océan aux premiers jours de la guerre et qu'il fallait licencier. Il y avait plusieurs officiers et il n'y avait pas d'emplois pour eux. Selon moi, les airs maniérés de certains jeunes officiers à Argyll House ont causé une partie des ennuis.

Pourtant, je dirai que, pendant mon séjour en Angleterre, en 1918, je n'ai pas entendu de plaintes au sujet d'Argyll House. Je me suis rendu dans tous les camps d'Angleterre et de France. En juillet 1918, le ministre de la Force expéditionnaire posa en principe que tous les officiers aptes à tout faire, qui n'avaient pas servi en France, n'obtiendraient pas d'emploi en Angleterre, sauf dans des cas exceptionnels. Je sais que, dès le mois de juin 1918, il y avait en tout 67 hommes de tous les grades employés à Argyll House et que, parmi eux, il s'en trouvait 49 qui avaient réellement servi au front avec les troupes qui étaient en France, 11 qui étaient, ou trop âgés ou impropres au service et 7 seulement qui n'avaient pas porté les armes en France. La ligne de conduite qu'adopta alors le ministre du corps expéditionnaire a été suivie depuis dans tous les camps d'Angleterre—tout officier employé dans l'un de ces camps, devait s'en aller lorsqu'il n'avait pas fait de service militaire.

Il n'y a pas d'accusation spéciale contre Argyll House. Je n'ai pas mission de la défendre. Le général Smart et le colonel Pratt parlent des intrigues qui se passent. Pendant mon séjour en France, au mois de juillet 1918, j'ai découvert par suite de mes observations et de mes entretiens avec des officiers de tous les rangs, des sous-officiers et des soldats de plusieurs corps, que la coopération la plus cordiale existait. Je me suis aperçu qu'en France, régnait l'entente la plus étonnante entre le général Currie et ses hommes, jusqu'au plus humble de ses subalternes. En Angleterre, j'ai constaté que tous avaient le plus profond respect et la plus grande estime pour le général Currie. Je n'ai jamais découvert le moindre indice d'intrigue. Au contraire, j'ai constaté que la coopération la plus cordiale existait. Plusieurs plaintes peuvent avoir été faites; des officiers avaient peut-être des griefs personnels; cependant, je n'ai pas eu connaissance de plaintes contre Argyll House au sujet de son administration.

Pour ce qui est des allégations du colonel Pratt, je dois dire que cet officier a traversé l'Océan en 1916. Comme le général Smart, il n'avait jamais eu beaucoup d'expérience des choses militaires avant cette année-là, c'est-à-dire à venir jusqu'au moment où il fut nommé lieutenant-colonel et autorisé à lever le 133e bataillon dans le comté de Norfolk. De concert avec un vieil adversaire politique qui était en même temps son ami intime—M. Hal-B. Donly, de Simcœ—il travailla nuit et jour...

L'hon. M. LEMIEUX: Avec le rédacteur du "Simcœ Reformer"?

Major général MEWBURN: Oui; le libéral et le vieux tory ont pour ainsi dire partagé le même lit pendant cette campagne de recrutement, mais ils ont accompli une tâche superbe et donné un bel exemple aux autres parties du pays. Grâce à un travail acharné ils enrôlèrent à peu près huit cent hommes dans le comté, et cela à une époque où il n'était pas facile de faire des recrues. Le même été, le colonel Pratt conduisait son bataillon au camp. Il traversa la mer en compagnie de 665 hommes. Le bataillon qu'il conduisait fut rompu dix jours après son arrivée là-bas. Le colonel Pratt fut employé par les Anglais à Dunkerque, en France; je ne sais combien de temps il y est resté.

L'hon. M. LEMIEUX: C'est un excellent homme?

Major général MEWBURN: Est-ce en tant que soldat que vous voulez dire?

L'hon. M. LEMIEUX: Oui.

Major général MEWBURN: Son expérience des choses militaires date du jour où il prit le commandement du bataillon. Je ne puis rien dire de sa valeur en tant que soldat, mais je sais qu'il s'est donné beaucoup de peine pour lever ce bataillon-là. Il avait à peu près huit cents hommes au camp lorsque j'y allai, et il en a conduit 665 en Europe.

M. COPP: S'était-il jamais occupé jusque-là d'affaires militaires?

Major général MEWBURN: Je ne crois pas.

Le colonel PECK: Avez-vous quelque rapport secret touchant le colonel Pratt?

Major général MEWBURN: Il existe un dossier secret concernant chacun des officiers. Je doute qu'il me soit permis à cette heure de faire part des renseignements particuliers qui nous ont été fournis sur le compte du colonel Pratt et du général Smart. Il existe des rapports de nature confidentielle au sujet de chacun des officiers.

En France, le colonel Pratt était au service des Anglais à Dunkerque. Je l'ai vu en Angleterre l'été dernier; il était alors à l'emploi des Anglais, mais n'avait pas de fonction militaire. Il m'annonça qu'il revenait au Canada pour s'y occuper de l'exploitation du lin, et je crois savoir qu'il est rentré au pays dans ce but. Ses projets, si je ne me trompe, se rattachaient à l'aviation.

J'ai donc rencontré le colonel Pratt là-bas et j'ai eu un long entretien avec lui. Nous avons toujours été en excellentes relations d'amitié, et j'admire beaucoup la façon dont il s'y est pris pour lever son bataillon. Je l'ai revu à Toronto il n'y a pas bien longtemps; c'était avant son départ pour l'Angleterre, et j'ai eu de ses nouvelles depuis qu'il en est revenu.

Je n'ai pas l'intention de m'étendre sur les allégations publiées dans les journaux, surtout sur celles qui ont trait à l'affaire de Rhyl. Comme le colonel Pratt ne se trouvait pas là, il ne saurait parler en connaissance de cause. Je ferai observer à l'honorable député de Maisonneuve (M. Lemieux) que le document dont il a donné lecture n'était que le simple rapport de l'enquête du coroner. Un tribunal a été chargé de faire une enquête, dont les investigations ne sont pas encore terminées. Cette enquête, embrassant en son entier l'émeute qui s'est produite au camp de Rhyl, sera on ne peut plus complète et le rapport en sera sans doute porté à la connaissance du public en temps opportun.

M. McGIBBON (Muskoka): L'impartialité n'exige-t-elle pas de dire du colonel Pratt qu'il a demandé au moins par trois fois qu'on lui accordât un grade inférieur pour qu'il lui fût permis d'aller servir dans les tranchées?

Major général MEWBURN: Je n'oserais le nier, car je n'en sais rien. Cette demande devrait être là-bas. Je reconnais très volontiers que le colonel Pratt me paraît être homme à aller se battre comme simple soldat aussi bien qu'en qualité d'officier; mais j'ignore s'il a demandé par lettre à être admis à un grade inférieur. Je ne sais pas son âge, mais comme il doit avoir depuis longtemps passé 35 ans, les règlements ne lui permettaient pas d'aller au front.

L'hon. M. LEMIEUX: Le ministre n'en dirait-il pas autant du général Smart?

Major général MEWBURN: Le général Smart, je n'en doute aucunement, devait être dans les mêmes dispositions. Il a décliné, m'a-t-on dit, l'offre qui lui fut faite du commandement d'un bataillon de chasseurs à cheval; toutefois, je ne suis pas au fait des détails de cette affaire. On nous a bien demandé d'envoyer cet officier en France, mais il y avait cet inconvénient que nous ne pouvions l'y laisser aller avec son grade de colonel.

J'ai la plus haute estime envers le général Smart et le colonel Pratt.

L'hon. sir SAM HUGHES: Je crois pouvoir expliquer ce point. La cavalerie expédiée en Europe fut rompue pour en faire un bataillon d'infanterie chargé de la défense d'une certaine partie du front. Le colonel Smart perdit son commandement, mais non pas par sa faute. Avant la clôture du débat, je donnerai ma version du cas du colonel Smart, au sujet de ce bataillon. La façon d'agir du colonel Smart fut entièrement honorable et droite. C'était un officier des plus compétents, mais la santé lui fit défaut.

Major général MEWBURN: Je n'ai pas insinué un seul instant que le colonel Smart ne fût pas un officier des plus compétents et tenu dans une très haute estime. Mais je ne veux pas que ses accusations soient jetées ça et là, au hasard. L'honorable député de Maisonneuve (M. Lemieux) parlant des accusations du colonel Pratt, a fait, au sujet des troubles du camp de Rhyl, une assertion concernant l'arrêt de l'"Olympic" et des autres gros transports. Dès le dix janvier, j'échangeais de nombreux câblogrammes avec le ministre d'outre-mer. Je m'occupai alors de la question d'accélérer le licenciement des troupes canadiennes, avertissant le ministre d'outremer de ce que nous avions pu effectuer au sujet de l'emploi de divers navires et de l'aménagement que nous avions fait de cinq navires pour le rapatriement des civils (vu la décision qu'on avait prise de ne pas embarquer de civils sur les transports de troupes). Je l'avertis aussi que nous avions aménagé quelque vingt-cinq navires pour le transport des troupes. Inutile de lire ce câblogramme: il ne traite que du débarquement et du nombre de troupes que nous pouvions transporter, renseignements

que j'ai déjà donnés à la Chambre. Mais je puis dire qu'à ce moment, ces navires avaient échappé au ministère anglais des transports. Je dus donc expédier la dépêche suivante outre-mer:

Les agents ici n'ont pas encore pu se procurer le tarif du fret de l'"Olympic", de l'"Aquitania" et du "Mauretania". Veuillez négocier directement avec les compagnies et câbler leurs prix, pour avoir la confirmation de la commission des achats de guerre.

Nous essayions dès cette date de nous procurer ces navires. Nous n'avons pu réussir que récemment à reprendre l'"Olympic". Les autres ne nous ont pas encore été rendus. Mais nous avons fait tout notre possible depuis décembre et janvier pour faire servir de nouveau ces navires au transport de nos soldats.

Je ne tenterai pas de dire ce qui occasionna les troubles de Rhyl avant d'avoir vu le rapport complet du tribunal d'enquête.

Quant aux accusations du colonel Pratt au sujet des aviateurs échoués en Angleterre, l'article que mon honorable ami a extrait des journaux parut dans la presse de Londres et fut reproduit ici. Je pourrais lire un câblogramme de Londres, qui dit:

Les accusations de corruption du lieutenant-colonel Pratt devant la législature d'Ontario ont soulevé des expressions de vif ressentiment aux quartiers-généraux militaires, ici. Au sentiment de tous, ces attaques particulièrement mesquines contre des officiers sans défense proviennent du dépit personnel ou de l'insuccès de grognards dont la propre carrière militaire ne saurait être, de toute façon, considérée heureuse.

L'hon. sir SAM HUGHES: Par qui est-ce signé?

L'hon. M. LEMIEUX: Dans quel journal cela parut-il?

Major général MEWBURN: Dans le "Star", de Montréal.

L'hon. M. LEMIEUX: Quel journal publia cela, en Angleterre?

Major général MEWBURN: C'est une dépêche particulière au "Star".

L'hon. M. LEMIEUX: Elle pourrait bien être signée: sir George Perley.

Une VOIX: Elle pourrait être signée de Windermere.

Major général MEWBURN: Il n'y a pas de signature. Elle ajoute:

Quant aux accusations de corruption contre des aviateurs, elles sont tout à fait démenties. On souligne que les accusations doivent être fausses du fait que les bureaux militaires canadiens n'exercent aucune autorité sur le rapatriement des canadiens du corps aérien royal, la seule responsabilité retombant sur le ministère aérien.

[Major général Mewburn.]

Je puis ajouter qu'à la première nouvelle du mauvais traitement infligé aux Canadiens du corps d'aviation, quant au rapatriement, je câblai deux fois à sir Edward Kemp. Je pris même la responsabilité de lui dire que si des Canadiens dans le service impérial avaient de la difficulté à revenir au Canada, de s'occuper d'eux et de leur obtenir leur transport gratuit.

L'hon. M. LEMIEUX: Quelle réponse avez-vous obtenue de sir Edward Kemp?

Major général MEWBURN: Je ne reçus aucun renseignement définitif. Je ne crus pas qu'une réponse était nécessaire. Je demandais simplement de faire des démarches.

Depuis ce temps-là, j'ai vu un grand nombre de Canadiens qui ont servi dans l'armée impériale. Ils me disent qu'ils n'ont eu aucune difficulté, qu'ils ont été payés, libérés et transportés par les autorités impériales. Quelques-uns d'entre eux sont venus par New-York; en réalité ils choisissaient leur ligne. Il peut y avoir eu quelques cas malheureux; mais je n'en connais pas. Toutefois, quand j'ai vu cette accusation, j'ai pris sur moi de veiller à ce que l'on s'occupât des cas de ce genre.

M. COPP: L'honorable ministre parle-t-il des Canadiens dans le corps d'aviation en Angleterre?

Major général MEWBURN: Le corps de l'aviation royale.

M. COPP: Je connais des cas où des aviateurs canadiens ont été obligés de revenir à leurs frais.

Major général MEWBURN: Je dis que cela a pu se présenter; mais je n'en ai pas eu connaissance. D'une façon générale, monsieur l'Orateur, je crois que si l'honorable député de Maisonneuve (M. Lemieux), ou n'importe quel autre député, est prêt à faire des accusations spécifiques sous sa propre responsabilité, le Gouvernement devrait en prendre immédiatement connaissance et ordonner une enquête. Mais je ne crois pas que lorsque des officiers—quels qu'ils soient—revenant d'Angleterre lancent au hasard des accusations aussi confuses, nous devions y prêter attention.

Comme je l'ai déjà dit, je ne suis pas responsable de l'administration des troupes en dehors du Canada, mais je suis prêt à défendre ici des officiers honorables, qui

ont consacré leurs meilleurs talents à l'organisation des troupes canadiennes outremer, contre les accusations embrouillées que l'on lance derrière leur dos, alors qu'ils ne sont pas ici pour se défendre eux-mêmes. Je suis sûr que le ministre de la Milice (sir Edward Kemp), qui sera ici sous peu, se défendra. Je ne suis peut-être pas entré dans tous les détails que contenait le long exposé fait par l'honorable député; mais je crois que d'une façon générale, j'ai donné les explications nécessaires et démontré qu'en autant que nous sommes informés, il n'y a pas eu de mauvaise administration outre-mer. On ne devrait pas donner suite à ces déclarations confuses, à moins qu'elles ne soient appuyées par des accusations précises et formelles.

M. PECK: Monsieur l'Orateur, nous sommes très heureux de constater que l'opposition s'intéresse vivement aux soldats. C'est un peu tard, mais cependant—

M. McMASTER: Je soulève une objection, monsieur l'Orateur. Un député n'a pas le droit de mettre en doute la sincérité de ses collègues de la gauche à l'endroit de de l'armée canadienne.

M. PECK: Je désire assurer à l'honorable député que mes remarques étaient faites de bonne part.

M. McMASTER: Oui, à la Pickwick.

M. PECK: Je n'ai aucune hésitation à retirer ce dont l'honorable député s'offense. Je serais le dernier à vouloir mettre en doute la loyauté et l'honneur de mes collègues de l'opposition. Si tous les députés faisaient comme moi, il y aurait moins de ces accusations malicieuses, sottes et cruelles contre mes vaillants compagnons d'armes. Mais je ne me suis pas levé pour défendre l'administration entière du département de la Milice ni les ministres d'outremer.

Nous avons l'habitude de croire que le Gouvernement est responsable de ce que font tous ses officiers et tous ses employés. A ce propos, notre Gouvernement se trouve dans une mauvaise position, du fait que la plus grande partie de ce qui se passe dans les services de l'administration en Angleterre ne lui est connue que longtemps après. Je ne veux pas dire que j'approuve ce qui a été fait à Argyll House ou concernant l'administration outre-mer; j'aurai peut-être l'occasion d'en parler plus tard à la Chambre. Mais si je le fais, ce ne sera pas avec l'idée d'acquérir de la notoriété ou pour de mesquines fins politiques. J'ai suivi d'assez près l'administration d'outremer et je manquerais à mon devoir de soldat et de citoyen canadien, si je n'élevais pas la voix pour dire que, malgré les erreurs qu'il a pu commettre, sir Edward Kemp est un ministre très consciencieux, très laborieux et très patriote.

On a lancé certaines accusations contre le général Turner. Je répète que je n'ai pas l'intention de faire l'apologie de l'administration d'Argyll-House. Pas du tout; mais il n'y a pas un homme qui ait servi son pays avec autant de patriotisme et avec un esprit de loyauté aussi admirable que ne l'a fait le major général sir Richard Turner, V.C.

Quant à l'administration au Canada, je ne dis pas que je ne la critiquerai pas parfois, mais je crois que le ministre de la Milice, dans sa conduite et dans les mesures qu'il applique, est aussi droit que dans son port et son apparence extérieure.

Je n'ai pris la parole que pour dire un mot sur les allégations faites par le général Smart devant l'assemblée législative de Québec. Quoi qu'on puisse dire de ses allégations, elles semblaient être dirigées contre tout le corps médical de l'armée canadienne. J'ai rencontré le général Smart, ces jours derniers. Il semblait croire que je nourrissais quelque notion bolchéviste et je lui dis tout de suite: "A un certain égard je ne saurais me ranger à votre avis. Si vous nourrissez quelque grief contre l'administration du corps de santé de l'armée en France, c'est parfait, mais vous ne devez pas confondre dans la même accusation tout le corps médical de l'armée canadienne."— "Je ne le fais pas"—me dit-il. Or les comptes-rendus des journaux, y compris ceux auxquels a fait allusion l'honorable député de Maisonneuve (M. Lemieux) indiquent que l'accusation a été portée contre tous les corps de santé d'outre-mer. Que les députés soulèvent des débats à leur guise ici même, sous prétexte de mener une petite campagne politique ou dans tout autre but, libre à eux de le faire; mais qu'on ne s'attaque pas à la réputation de mes camarades d'armes, tant que je siégerai ici. Si jamais il a existé dans une armée quelconque un service de valeur réelle, c'est bien le service du corps médical de l'armée canadienne en Angleterre. Il est indigne d'un député de lancer inconsidérément de cruelles accusations contre ce service, s'il n'est pas en mesure de les appuyer sur les meilleures preuves. J'ai souvent vu ces officiers à l'œuvre. J'ai été témoin de leur conduite à l'heure du péril et en d'autres circonstances, une

fois le danger passé. Le danger n'était jamais trop grand pour ces officiers et pour le personnel du corps médical de l'armée canadienne. Quand il s'agissait d'aller dans les tranchées ou de se battre, le corps médical était là, chacun à son poste, faisant son devoir. Jamais groupe d'hommes n'a fait plus de sacrifices que les membres du corps médical. La plupart de ces officiers étaient capitaines ou majors, et jusqu'en juin dernier les capitaines touchaient la superbe paie quotidienne de quatre piastres et soixante-quinze cents et les majors une solde correspondante. Je connais nombre de ces médecins qui avaient au pays une clientèle qui leur rapportait de 5,000 à 20,000 dollars annuellement, et cependant ils ont tout sacrifié, sont partis outre-mer et ont servi fidèlement et sans se plaindre. Et aujourd'hui, il faut prendre la parole ici pour défendre cette notre profession. Je le déclare, c'est une véritable humiliation que d'être forcé de remplir pareil devoir.

M. McGIBBON (Argenteuil): Il y a quelque temps j'ai lu l'histoire intitulée "Peck's Bad Boy" et comme nombre de mes collègues qui ont probablement lu ce récit, j'en ai retenu quelques traits saillants. "Peck's Bad Boy" était un enfant terrible, disant et faisant de terribles choses—mais je n'affirme pas, cela va sans dire, que le député de Skeena (M. Peck) ressemble au héros de ce conte.

Je tiens à faire observer que les députés de la gauche n'ont pas attaqué la profession médicale; la discussion n'a roulé que sur la question d'administration. Il y a quelques jours, on m'informa que quelqu'un désirait me parler dans les couloirs. En sortant de cette salle, je reconnus un soldat revenu du front, un ancien ami et je le conduisis à ma chambre. Je remarquai qu'il boîtait quelque peu et lui en demandai la cause. Il me dit qu'il avait servi dans l'armée et qu'il avait eu une jambe fracturée en France. Avant d'être expédié en Angleterre pour y subir le traitement médical, il fut envoyé à un endroit où, dit-il, se trouvaient quelques vieilles filles et un ou deux infirmiers, mais pas un seul médecin. Le croiriez-vous, monsieur l'Orateur, il souffrit pendant neuf jours dans cet endroit, avec cette jambe fracturée? Cela va sans dire, il fut bien traité à d'autres égards et fut nourri. Il allait s'échapper et errer par les rues, lorsqu'on en informa sir George Perley qui prit soin du soldat, l'envoya dans un hôpital canadien où le local était spacieux et où se trouvaient nombre de médecins et d'infirmières. Le soldat en question étant allé aux renseignements apprit qu'à cet hôpital on avait chômé pendant quelque temps. Ce brave soldat canadien avait donc souffert jour et nuit dans un hôpital où l'on manquait d'instruments pour le traitement de sa jambe fracturée et où il n'y avait personne pour l'aider. Mais—lui dis-je—pourquoi traite-t-on ainsi les soldats canadiens?"—"Eh! bien,—fît-il—"le ministre de la Milice"—il faisait allusion au député de Victoria (sir Sam Hughes) avait effectué d'excellents arrangements pour les hôpitaux, mais quand on l'eut révoqué". . . .

(Exclamations sur quelques bancs.)

M. McGIBBON: ". . . on ne gardait pas un malade dans un hôpital installé par l'ex-ministre de la Milice, encore que dans ces hôpitaux il y eut des médecins canadiens et des infirmières canadiennes." On dispersait ces hommes un peu partout en Angleterre et en Irlande.

Je lui ai demandé quelle en était la raison et il m'a dit qu'autant qu'il pouvait le savoir tout ce qui avait été fait par l'ex-ministre de la Milice était considéré par les autres comme ne valant rien et n'était pas reconnu.

Voilà pour une chose. Puis il dit que, s'ils allaient dans les hôpitaux canadiens il n'y avait aucune chance de gratte ou de gabegie et il pensait que c'était la partie principale. On l'a mis de côté et il est resté neuf jours dans cette place sans recevoir de soins de médecins. Je ne pense pas qu'aucun honorable député de ce côté-ci de la Chambre critique les docteurs.

Des VOIX: Non.

M. McGIBBON (Argenteuil): Les docteurs ont fait des merveilles. J'accorde ma sympathie aux membres de cette Chambre et aux autres qui ont perdu leurs fils en France pendant cette grande guerre et il n'est pas étonnant que nous nous efforcions d'obtenir une enquête pour savoir qui mérite d'être blâmé. Il n'est pas douteux qu'un grand nombre d'autres soldats ont été traités comme mon ami à la jambe cassée et qu'ils ont été envoyés dans des endroits où ils n'ont pas été bien soignés. Avec tout le respect que je dois au Gouvernement d'union, il serait de son intérêt d'ouvrir une enquête, sans y mêler la politique, pour savoir où se trouve le blâme.

L'hon. sir THOMAS WHITE (premier ministre intérimaire): Monsieur l'Orateur, mon honorable ami (M. Lemieux) a pris sur lui une grande responsabilité en faisant connaître à la Chambre et au pays les déclarations exagérées qu'il nous a lues au-

jourd'hui au sujet du service de santé de l'armée canadienne. Je désire m'occuper plus particulièrement de certaines accusations portées contre le service de santé de l'armée canadienne et le système adopté pour le traitement des blessés en 1916, à l'époque de la nomination de la commission Babtie. Je veux m'occuper de cette période parce que le hasard a fait que je me suis trouvé outre-mer pendant l'automne de 1916 et que j'ai été intimement associé avec sir George Perley qui a été l'objet de critiques, suivant moi très injustes, au sujet de la nomination de la commission Babtie.

Mais avant d'arriver à cette période et aux conditions qui existaient alors, je désire parler de quelques-unes des accusations générales que le général Smart a portées contre ce brave soldat, le général sir Richard Turner et ses vaillants associés d'Argyll House. C'est très facile de faire des déclarations générales contre un corps d'officiers, mais il n'est pas possible que des déclarations qui portent condamnation contre un corps d'officiers en Angleterre soient vraies. Des officiers de retour au Canada peuvent avoir dit de certains officiers avec lesquels ils sont entrés en relations, qu'ils auraient pu, disons, être plus courtois, plus aimables à propos de certaines questions qui les intéressaient, mais condamner d'une façon générale les officiers du Canada à leurs quartiers généraux d'Argyll House, cela me paraît être un procédé absolument injustifiable. Je ne crois pas que ces accusations trouveront un appui à Londres où la situation est connue, parmi les députés de cette Chambre qui sont revenus d'outre-mer, parmi les officiers qui ont servi au front ou parmi la population en général.

D'après la "Montreal Gazette," le général Smart aurait dit du général sir Richard Turner qu'il était une femmelette entourée de femmelettes et qu'il était trop porté à écouter les cancans et les intrigues. Je laisse à tout honorable député qui a fait du service outre-mer le soin de dire si c'est bien là un portrait ressemblant du général sir Richard Turner. Je l'ai vu au front avant qu'il ne fût chargé d'un commandement en Angleterre et je ne connais personne qui ait eu à un plus grand degré le respect de l'armée canadienne que le général Turner. Il a mérité la croix de Victoria et il me paraît très extraordinaire qu'un officier revenu au pays ait pu qualifier de femmelette un homme d'un courage connu et d'une situation si élevée.

L'hon. sir SAM HUGHES: Je n'ai jamais lu la déclaration du général Smart et je n'ai encore jamais entendu dire qu'il ait appelé le général Turner une femmelette.

L'hon. sir THOMAS WHITE: J'ai cité de la "Montreal Gazette" du samedi 15 mars, un extrait de sa dépêche de Québec.

> Le général Smart, en parlant des conditions médicales a porté une condamnation contre certains hauts officiers et au sujet de l'administration générale de l'armée, il a décrit le général sir Richard Turner comme étant une femmelette entourée de femmelettes et un homme qui était trop porté à écouter les cancans et les intrigues.

Dans un rapport reçu par câble que j'ai sous les yeux, il est dit que le général Turner, à l'occasion d'un lunch offert à Londres le 5 avril, a prononcé les paroles suivantes, au sujet de ces accusations:

> Le général Turner continu et dit: "Je n'ai jamais parlé ou écrit à quiconque au Canada pour qu'il prît mon parti. Je ne considère pas qu'il soit nécessaire de le faire. On a soulevé des critiques contre des hommes qui travaillent avec moi dans les bureaux de l'Etat-major.
>
> J'ai pris la responsabilité de recommander au ministre les officiers dont les noms suivent: les généraux Thacker, Hogarth et Foster; le colonel Hastings, ainsi que mon aide de camp personnel, le major Nickle. Argyll-House dont on a dit tant de mal comprend un personnel d'à peine 63 officiers. Je sais quelles sont leurs charges. Des plaintes se sont élevées en ces derniers temps concernant le défaut de coordination et de coopération entre le Canada, l'Angleterre et la France. Je suis convaincu que ces affirmations mensongères et malicieuses sont le fait dans nombre de cas d'officiers mécontents et en disgrace et dont un certain nombre ont été renvoyés au Canada pour cause d'incompétence ou pour d'autres raisons."
>
> En terminant, le général Turner a fait la comparaison qui suit: Australiens rapatriés à partir de la date de l'armistice jusqu'au 1er avril 50,000; canadiens rapatriés pendant la même période, 117,500.

Je le demande donc à la Chambre, si, en moins de quatre mois, 117,000 soldats canadiens ont été rapatriés, il est impossible que le personnel d'Argyle House soit aussi incapable que tentent de le faire croire certains officiers retour d'outre-mer.

L'hon. M. LEMIEUX: Est-il vrai que 20,000 Canadiens ont été rapatriés depuis les émeutes de Rhyl?

L'hon. sir THOMAS WHITE: C'est fort probable; mais le point que je veux établir, c'est que le personnel d'Argyle House n'est pas aussi incompétent que cela, puisque 117,500 soldats canadiens ont été démobilisés dans l'espace de quatre mois.

M. VIEN: Est-ce que le ministre est au fait que les plaintes ne proviennent pas tant du nombre de soldats rapatriés que du manque de discernement dont on fait preuve pour l'embarquement des hommes à bord des navires? En un mot, on a fait

des passe-droits en ramenant nos soldats au pays. Dans certains cas, les derniers arrivés outre-mer ont été les premiers à reprendre le chemin de leurs foyers.

L'hon. sir THOMAS WHITE: Le système que le Gouvernement désirait voir mettre en vigueur, c'est que les soldats, qui étaient en Europe depuis le plus longtemps, devaient être les premiers à revenir au pays. Les régiments ont manifesté le désir de rentrer en corps en Canada, et nous avons dû nous incliner devant ce vœu légitime. Voilà comment il se fait que certains arrivés de la dernière heure se sont trouvés parmi les premiers rapatriés, selon les régiments dont ils faisaient partie.

M. VIEN: Est-ce que mon honorable ami ne sait pas...

M. l'ORATEUR SUPPLEANT: Je dois rappeler à l'attention des honorables députés que la Chambre ne siège pas en comité général; on ne respecte pas le règlement parlementaire décrétant qu'un honorable membre qui a la parole ne peut être interrompu que pour lui poser une question et avec son consentement.

L'hon. sir THOMAS WHITE: Il est encore une autre question que je veux discuter: ce sont les accusations qui ont été portées contre sir Edward Kemp et sir George Perley, concernant les Canadiens qui font partie du corps royal d'aviation. Il s'agit d'un service de l'armée impériale, si j'ai bien compris. Or, j'ai lu une déclaration attribuée, si ma mémoire est fidèle, à l'un des officiers mentionnés par mon honorable ami, cet après-midi, affirmant que sir George Perley devrait être honni pour la façon dont il a traité les Canadiens faisant partie du corps royal d'aviation.

L'hon. M. LEMIEUX: Je ne dis pas cela.

L'hon. sir THOMAS WHITE: J'ai câblé à sir George Perley afin de m'assurer de ce qui en est, et voici la réponse du haut commissaire à Londres:

Il y a certainement un malentendu en tout cela, car je n'ai pas la moindre autorité à exercer concernant le corps royal d'aviation. Toutefois, j'ai toujours saisi les occasions qui m'ont été offertes d'avancer les intérêts des aviateurs et j'ai toujours fait tout ce qui dépendait de moi pour appuyer les réclamations raisonnables des Canadiens servant dans les rangs de l'armée impériale. Pour ne citer qu'un exemple, je suis intervenu et j'ai obtenu que les cadets canadiens dans le corps d'aviation aient le droit d'obtenir une commission honoraire et une allocation pour remonter leur garde-robe, à leur libération. Je me suis également occupé en personne de plusieurs cas et j'ai pris des mesures pour que le ministère de l'aviation institue des enquêtes spéciales. J'ai également fait des instances pour hâter la démobilisation et je puis ajouter que mes représentations ont été reçues de la façon la plus sympathique par les autorités impériales. La grande difficulté, c'est l'insuffisance des moyens de transport et nous faisons des démarches dans toutes les directions, afin d'y remédier.

Quelle responsabilité sir George Perley peut-il bien avoir en tout cela? Il n'a pas la moindre autorité sur le corps royal d'aviation. Il a fait pour nos aviateurs tout ce qu'un homme était en mesure de faire.

Voyons maintenant ce que sir Edward Kemp dit à ce sujet. Répondant à ces accusations, à la date du 2 courant, il s'exprime ainsi:

Je suppose que vous parlez non des Canadiens dans les rangs de votre armée, mais de ceux qui se sont enrôlés dans le corps royal d'aviation en Canada ou encore qui ont été transférés par nous dans le corps d'aviation dès leur arrivée ici. Le gouvernement impérial admet qu'il est obligé de rapatrier ces hommes à ses frais. Le seul obstacle, c'est le manque de navires. Depuis quelque temps, nous avons fait de vives instances auprès des autorités impériales au nom de ces aviateurs, appuyant sur la nécessité de prendre au plutôt des mesures pour les renvoyer au Canada. Nous avons fait des arrangements pour embarquer 200 aviateurs à bord du "Mégantic" qui doit se mettre en route aujourd'hui. Il reste encore 1,100 aviateurs à rapatrier et nous espérons que les autorités impériales seront en mesure de le faire dans le cours du présent mois. Je ferai tout ce qui dépend de moi pour le succès de l'organisation.

Or, je le demande à la Chambre, est-ce juste d'attaquer ces deux hommes—sir Edward Kemp, l'un des plus habiles administrateurs et l'un des hommes les plus honorables qu'il m'ait jamais été donné de rencontrer, et sir George Perley, qui ne le cède en rien à son collègue—relativement à la conduite qu'ils ont tenue à l'égard des Canadiens faisant partie du corps royal d'aviation? Est-ce juste? Je le demande à mon honorable ami de Maisonneuve (M. Lemieux), est-il bien que ces officiers revenus d'Europe attaquent ces deux hommes restés en Angleterre et qui ne sont pas ici pour se défendre?

Mon honorable ami a-t-il bien raison de se faire l'écho d'accusations que l'on porte contre des officiers jouissant de la plus haute considération à Argyll-House, contre le ministre de la Milice d'outre-mer et contre le haut commissaire, lorsque ni les uns ni les autres ne peuvent se défendre?

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

Reprise de la séance.

L'hon. sir THOMAS WHITE: Lorsque la Chambre a suspendu sa séance à six

heures, je parlais de certaines accusations portées par le général Smart contre l'administration de sir Edward Kemp outremer et contre le haut commissaire du Canada, sir George Perley. Dans sa discussion des émeutes de Rhyl, le général Smart fait les remarques suivantes pour preuve de l'incompétence des bureaux d'Argyll-House:

Ensuite, des retards inutiles. Presque tous les articles de journaux qui traitent des émeutes de Rhyl parlent de retards. Je ne désire point tenir l'amirauté responsable de ces délais; peut-être est-elle à blâmer, mais Argyll-House l'est bien davantage. Il s'est présenté un cas où un navire a été retenu à Liverpool pendant une semaine, à cause de l'incurie du personnel d'Argyll-House. Le "Minnesota", vapeur du Pacifique Canadien, n'a pu partir de toute une semaine, et la surestarie nous a coûté $6,000 par jour. Ce n'est pas là une faute de l'amirauté.

A cette allégation le ministre d'outre-mer réplique que rien absolument ne la justifie. Quant à certaines autres assertions, le câblogramme du ministre ajoute ce qui suit:

Les assertions relatives à un froissement entre le Canada, l'Angleterre et la France et à une intrigue concernant Currie n'ont rien qui les légitime, et elles ont déjà été niées. Au reste, Currie a déclaré publiquement, la semaine dernière, qu'il a eu tout le concours et tout l'appui voulus. Turner aussi a nié publiquement.

J'arrive maintenant, monsieur l'Orateur, à un point sur lequel je désire insister, celui des accusations que fait le général Smart relativement à la gérance outre-mer du service médical de l'armée canadienne. Lors de mon séjour outre-mer, en 1916, j'ai visité plusieurs hôpitaux canadiens ou anglais, et j'ai conversé avec des vingtaines d'officiers au front et en Angleterre. J'ai eu, en outre, l'occasion de délibérer avec les médecins les plus en renom de Londres. J'ai plus d'une fois discuté les divers aspects de la guerre avec des officiers ou hommes de troupe qui en étaient revenus, et de toutes parts on m'a assuré que le service de santé canadien se distinguait pardessus tout le reste. Nulle armée au monde n'a jamais été, je crois, soignée comme l'armée canadienne dans ses malades et dans ses blessés. Ce sont là des choses dont on n'aime guère à se vanter, mais il me reste à découvrir l'officier qui aura trouvé quelque chose à reprendre aux travaux du service médical de l'armée canadienne. J'ai bien entendu des officiers dire de tel ou tel membre du personnel que, quoique hautement capable, il était un peu bref ou même incivil, mais ils ne laissaient pas de reconnaître à cet homme des devoirs requérant son attention jour et nuit, des devoirs très ardus et comportant une certaine responsabilité, et la compétence vaut beaucoup mieux, à mon avis, que les manières courtoises. L'idéal, sans doute, serait de réunir dans la même personne la compétence et la courtoisie, cet heureux mélange que mon honorable ami trouve toujours, j'en suis sûr, dans le ministère actuel.

Quant aux accusations faites par le général Smart contre le service de santé de l'armée canadienne, je vais lire le passage de son discours à l'assemblée législative de Québec que reproduit la "Gazette" de Montréal dans son numéro du samedi, 15 mars 1919:

J'affirme, sans crainte d'être contredit par une source impartiale, que l'administration médicale d'outre-mer a été mauvaise. Elle a été insensée et négligée, et il y aurait lieu de l'améliorer grandement.

Personnellement, je n'ai aucune confiance, après quatre ans de séjour outre-mer, en ceux qui administrent les affaires en Angleterre.

Je prétends que les hommes qui ont souffert, officiers et soldats, ont droit à ce que nous pouvons leur donner de meilleur.

Quelques jours plus tard, le général Smart jugeait à propos de modérer le ton de sa critique du service de santé de l'armée canadienne et, dans une lettre adressée deux semaines plus tard au "Star" de Montréal, en date du 29 mars, il parle en termes très élogieux des soins que l'on donne à nos soldats dans les hôpitaux canadiens. Voici comment il s'exprime:

Les soins donnés aux malades et aux blessés dans les hôpitaux canadiens de France ou d'Angleterre sont les meilleurs que l'on puisse recevoir n'importe où dans la zone de guerre. Je ne saurais trouver les mots qu'il faut pour exprimer convenablement mon admiration pour les médecins et les sœurs infirmières en général.

Il y avait là, à Londres, attachés à ce service et venus de toutes les provinces du Canada, beaucoup d'officiers qui, dans leur profession de médecin, jouissent d'une haute réputation. Je pourrais mentionner, entre autres, outre le colonel Roberts lui-même, les colonels Armstrong, Finley, Primrose, Stuart, Hutchison, Martin et Adami.

Si l'administration de ce service d'outre-mer était si mauvaise, comment se fait-il que le fruit en soit si excellent? Comment se fait-il que d'une administration aussi défectueuse nous obtenions des résultats meilleurs que ceux d'aucune autre armée en campagne?

Puisque la direction est si mauvaise, comment se fait-il que l'organisation fonctionne d'une manière si admirable? Le général Smart lui-même a rendu hommage à l'excellence du traitement de nos malades et de nos blessés dans les hôpitaux canadiens. Voici ce que je trouve encore dans le dis-

cours qu'il a prononcé à la législature de Québec:

En 1916 on a inauguré un système d'après lequel les canadiens blessés venant de France n'étaient pas envoyés aux hôpitaux canadiens, mais distribués en Angleterre, en Ecosse, en Irlande et dans le pays de Galles. Je comprends et je crois que ce système fut inauguré par sir George Perley, haut commissaire du Canada. Il fut inauguré en dépit de protestations comportant qu'il était injuste de priver les Canadiens blessés du meilleur traitement qui pouvait leur être réservé dans les hôpitaux canadiens. Sir George Perley fit à sa guise, et les résultats de ce système qui fut mis à effet, furent ceux que je vais vous indiquer plus tard. A cette époque les services médicaux du Canada étaient sous le contrôle des autorités médicales de l'Empire, et il existait une confusion entre leurs hôpitaux et les nôtres, ainsi qu'entre leurs personne's et les nôtres, et nous leur avons fourni quelques ambulances. Ce système était complètement mauvais, mais il fut imposé aux autorités canadiennes par sir George Perley. Le Gouvernement canadien chargea le colonel Bruce de s'enquérir de toute cette affaire et l'entoura, à cette fin, d'un certain nombre d'officiers compétents. Il proposa certaines modifications au nombre desquelles figurait l'abolition de la méthode consistant à éparpiller nos blessés dans toute l'étendue des Iles britanniques. Je n'ai pas le texte de ses propositions devant moi, mais j'en ai pris connaissance et je puis dire qu'elles étaient très sages au point de vue administratif. Je n'entends pas faire de critiques au point de vue professionnel, mais j'étais responsable de l'administration et de la discipline. A quelque temps de là, il se produisit un changement dans le ministère de la Milice et sir George Perley devint, lui aussi, ministre de la Milice quant aux opérations d'outre-mer. Il était évident qu'il ne voyait pas les choses du même œil que le colonel Bruce, et comme moyen de se débarrasser de lui, il fut institué un comité présidé par le chirurgien-général sir William Babtie, un des chefs du service de santé de l'Empire. Je tiens à vous dire qui est le général sir William Babtie. C'est l'officier de santé qui fut responsable de l'insuccès des services médicaux en Mésopotamie, et la Commission royale, chargée de faire enquête à ce sujet, attribua une responsabilité terrible à ceux qui furent coupables de l'incurie criminelle dont les soldats avaient été victimes dans cette campagne. Ce que ces soldats eurent à endurer peut à peine se publier, et l'homme responsable de ces souffrances, c'est sir William Babtie.

L'acte d'accusation que je tiens à signaler à l'attention de la Chambre comprend deux chefs principaux: il dit d'abord qu'on avait établi un système d'après lequel on distribuait nos blessés dans les Iles britanniques. Il est très difficile de réfuter autrement que par le témoignage des hommes d'expérience une déclaration concernant la qualité ou le caractère du service en Grande-Bretagne et sur le continent. L'honorable député de Maisonneuve a reconnu, cet après-midi, que le général Smart est un brave officier et un bon conservateur. C'était lui attribuer deux grands mérites; aussi dois-je m'incliner devant la déclaration de mon honorable ami.

[L'hon. sir Thomas White.]

Connaissant le général Smart comme je le connais depuis des années, je n'ai certes pas l'intention de le déprécier. Mon honorable ami sait, cependant, que le général Smart n'est pas médecin et qu'il n'a pas eu à s'occuper directement des problèmes que le service de santé de l'armée canadienne a été appelé à résoudre. Aux déclarations du général Smart blâmant généralement le service de santé de l'armée canadienne de n'avoir pas pris l'attitude qu'il aurait dû prendre selon lui, j'opposerai une opinion qui se recommande à l'attention et au respect de la Chambre. J'ai reçu, il y a quelques jours seulement, une lettre concernant l'accusation du général Smart; elle venait d'un des médecins les plus éminents du Canada, c'est-à-dire de sir Andrew Macphail, D.A., D.M.S.

L'hon. M. LEMIEUX: Comment se fait-il que vous n'en ayez pas reçu une du docteur Bruce?

L'hon. sir THOMAS WHITE: Je vais parler du docteur Bruce dans quelques instants, et avec tous les égards qui lui sont dus, car c'est un médecin éminent et il y a des années que je le compte au nombre de mes amis personnels. Pour le moment, je me contenterai de faire allusion à sir Andrew Macphail.

L'hon. sir SAM HUGHES: D'où vient-il?

L'hon. sir THOMAS WHITE: Je serais tenté de répondre que celui qui dit ne pas le connaître avoue qu'il est lui-même un inconnu; mais mon honorable ami (sir Sam Hughes) étant un des hommes les mieux connus du Canada, cette réponse ne serait pas pertinente.

L'hon. sir SAM HUGHES: Ayant posé une question polie, je m'attendais à une réponse polie.

L'hon. sir THOMAS WHITE: Et mon honorable ami va l'avoir; mais avant de la lui donner je voulais lui faire un compliment. Sir Andrew Macphail est professeur à la faculté de médecine de l'université McGill; il a fait du service au Canada durant cinq mois, et en Europe durant quatre ans, dont deux en France dans la deuxième division canadienne, et deux en Angleterre dans différents camps et aux quartiers généraux du service de santé à Londres. Au cours de la semaine dernière j'ai reçu de lui la lettre que voici:

A ceux qui, comme moi, arrivent d'outre-mer après quatre années de service dans la troupe expéditionnaire britannique, il a été excessivement pénible de lire le compte-rendu de l'atta-

que faite contre l'armée canadienne, à la Législature de Québec, par le brigadier-général C.-A. Smart, qui a déjà occupé un poste de commandant dans cette troupe.

Je me crois en état de répondre aux attaques vagues dirigées contre le service de santé. J'ai fait partie de ce service, sans interruption, depuis le mois de novembre 1914. Durant ces années j'ai servi cinq mois au Canada, deux ans avec la 2e division en France et deux ans en Angleterre. Au front, mes services se sont étendus depuis Ypres jusqu'à la Somme et depuis le front de l'ouest jusqu'à l'extrême limite des têtes de ponts, au delà du Rhin. En Angleterre mes fonctions consistaient à visiter chaque hôpital et chaque camp. En Ecosse, je faisais partie de l'état-major qui est si injustement attaqué. Ayant acquis une si longue expérience, on admettra que j'ai des titres pour répondre à au moins une des accusations dont j'ai eu une connaissance personnelle.

La plus précise des accusations du brigadier-général Smart contre le service médical, c'est "qu'on avait décidé de disséminer les blessés canadiens par toutes les Iles britanniques."

La vérité est exactement le contraire. Toute la politique de l'administration consiste et a consisté depuis des années à grouper les patients canadiens, autant que possible, dans les hôpitaux canadiens et dans des régions bien définies. Depuis des années, pas un patient canadien n'a été envoyé au loin—pas un n'a été envoyé en Ecosse ni en Irlande ni même dans le nord de l'Angleterre—. Les hôpitaux canadiens en Angleterre sont tous situés dans trois divisions: dans la division sud-est; pour les blessés qui viennent de France; dans la division de Liverpool, pour la réception et l'expédition des troupes, et dans la division de Londres, pour les malades qui sont sur les lieux et comme une réserve générale.

Il existe une organisation complète pour faire exactement ce que le général Smart suggère, savoir: grouper les patients canadiens dans les hôpitaux canadiens, et c'est le colonel Roberts qui est chargé de ce service. On n'a jamais adopté pour règle de disséminer les patients canadiens par toutes les Iles Britanniques. La règle a été d'évacuer les blessés le plus rapidement possible, par convois, et de les installer pour le moment dans le premier hôpital disponible. Des soldats de toutes les parties de l'empire tombent aux côtés les uns des autres sur le champ de bataille; le temps manque pour faire un triage d'après les nationalités. La bataille de Messines a commencé au point du jour et à l'heure du lunch les blessés arrivaient à Charing-Cross à pleins convois. Les Canadiens qui se trouvent dans un convoi d'ambulance ne peuvent pas être laissés sur le quai de la gare, et on ne peut pas former un convoi spécial pour transporter quelques blessés.

Durant toute la durée de la guerre, il fallait tenir des places en réserve pour dix mille blessés canadiens et une partie de cette réserve se trouvait dans les hôpitaux anglais. Autrement, il aurait fallu tenir dix hôpitaux canadiens vides, complètement installés et munis de tout le personnel pour pouvoir répondre à un cas d'urgence. Sans compter le gaspillage qu'un pareil système aurait causé, il n'y avait pas en Angleterre dix édifices qu'on aurait pu tenir fermés pour servir en cas d'urgence.

L'armée canadienne n'était pas une armée alliée. Elle faisait partie intégrante des forces britanniques. Les blessés canadiens ne pouvaient pas être immédiatement séparés de leur camarades qui n'étaient pas canadiens. Dans les commencements, alors que les hôpitaux n'étaient pas complètement organisés, tout refuge était accepté avec empressement,—même le service auxiliaire volontaire.

Le transport des blessés est une des opérations les plus délicates et les plus compliquées de la guerre, et tout le service serait enrayé si on adoptait la règle invariable d'envoyer tous les blessés canadiens dans les hôpitaux canadiens, dès leur arrivée.

La rapidité avec laquelle les blessés canadiens pouvaient être transférés dans les hôpitaux canadiens dépendait de la rapidité avec laquelle les soldats guéris ou convalescents pouvaient être expédiés au Canada et cela dépendait en partie des agissements des sous-marins allemands. Maintenant que les hostilités sont suspendues, il y a très peu de blessés canadiens dans les hôpitaux anglais, de sorte que la politique adoptée par le département est mise en application et que les objections du général Smart n'ont pas leur raison d'être.

Andrew Phail.

Environ deux semaines après avoir prononcé son discours dans l'assemblée législative de Québec, le général Smart publia une lettre dans le "Star" de Montréal. Après avoir lu attentivement cette lettre, j'ai constaté que le général retirait toutes ses accusations contre le service de santé et son personnel, sauf contre un ou deux officiers. Ainsi, le général Smart refute lui-même ses accusations contre le service de santé. Cependant, l'honorable député de Maisonneuve les ramène devant la Chambre et cherche à faire croire au public que le général Smart a eu raison d'accuser le Gouvernement d'avoir manqué à son devoir dans les soins à donner aux malades et aux blessés. Je ne conçois rien qui soit plus de nature à aviver les regrets de ceux qui ont des fils ou des parents blessés ou malades outre-mer.

Avant de parler de la commission Babtie, la seule accusation maintenue par le général Smart, je désire dire un mot d'un cas en particulier. Il est difficile, ici à Ottawa, de refuter les accusations générales contre un service en Angleterre ou sur le continent européen et, pour répondre à un cas particulier, il faudrait une enquête. Un cas cité par le général Smart à l'appui de ses accusations contre le service de santé, est le suivant :

Il y a un autre cas. L'un des médecins qui habite Londres m'a dit qu'au cours de ses visites dans les divers hôpitaux où il cherchait à trouver des Canadiens pour leur être utile, il tomba sur un soldat affligé d'une terrible blessure de l'épine dorsale, blessure tellement sérieuse que le malade n'en pouvait pas guérir.

Au lieu de le soigner dans un des hôpitaux canadiens où il aurait pu recevoir le meilleur traitement possible des infirmières diplômées, il était dans un abri attaché à un hôpital du service auxiliaire volontaire. (Cris de honte! honte!).

Sur la parole d'un de ses amis, le général Smart porte une accusation et dit qu'un Canadien, gravement blessé, a été mis sous un appentis de l'hôpital d'un détachement d'aides volontaires, et il émeut tellement ses auditeurs qu'on entend crier "Honte". Cette accusation a été signalée au ministre de la Force expéditionnaire qui m'adresse le câblogramme suivant:

D'abord le cas de l'homme blessé à l'épine dorsale est, à n'en pas douter, un cas de tuberculose de l'épine dorsale. L'homme a été envoyé pour traitement à un hôpital situé à moins de trois milles de chez ses parents, le grand air étant le traitement reconnu. L'appentis est un châtelet, construction ouverte spécialement destinée à des cas semblables. Il est traité parmi ses amis et ses parents par un médecin qui a combattu avec lui et a partagé ses dangers sur la ligne de feu. Il a lui-même exprimé le vif désir de demeurer et d'être soigné auprès de sa famille. Je puis ajouter que son état s'améliore.

Or, je le demande à la Chambre, est-il juste que le général Smart, sans aller aux renseignements, porte contre le ministre du corps expéditionnaire une accusation fondée sur une déclaration faite au cours d'un entretien avec un ami? Est-il de l'intérêt public en ce moment qu'un homme accablé, comme l'est sir Edward Kemp, de fonctions administratives, d'abord en Grande-Bretagne, puis au Canada, soit tenu de se renseigner au sujet d'une accusation de cette nature, qui ne repose sur rien du tout?

Je répète ce que je disais avant la suspension de la séance, il me semble absolument répréhensible que des accusations soient portées contre des ministres et des officiers sans défense de l'autre côté de l'Atlantique. Plusieurs des gens d'Argyll-House, on me l'a fait observer, travaillent jour et nuit, sans exagération. Ils font de grands sacrifices personnels. Leurs propres affaires exigent qu'ils reviennent au plus tôt; néanmoins, poussés par le sentiment du devoir et du dévouement qui les a soutenus jusqu'à présent, ils restent à leur poste.

Cependant, de semblables accusations portées au Canada par des officiers de retour tendent à les démoraliser, car ils se sentent entièrement impuissants et sans défense. Ils ne savent pas quelles accusations on lance à leur insu; ils ne sont pas ici pour les repousser eux-mêmes, et il me semble que le moins que les officiers de retour pourraient faire, ne fût-ce que par un sentiment chevaleresque, ce serait de communiquer leurs accusations à leurs camarades de là-bas qu'ils incriminent, afin que ces derniers aient la chance de répliquer et de se défendre.

[L'hon. sir Thomas White.]

Avant de me taire sur les émeutes de Rhyl, laissez-moi répéter ce que disait cet après-midi le ministre de la Milice, qu'une enquête complète a lieu sur cet incident. Il me semble donc qu'il n'y a pas lieu de le discuter avant de connaître les conclusions du tribunal d'enquête que le ministre de la Milice a aussitôt établie. Je ne désire pas, cela va de soi, restreindre ici la liberté de parole—je ne pourrais ni ne voudrais le faire—mais il me semble que c'est un principe admis qu'il faut, lorsqu'une affaire est soumise à un tribunal, s'abstenir de tout commentaire jusqu'à ce que l'enquête soit terminée et que l'arrêt soit rendu.

Le représentant de Maisonneuve a rappelé que des vaisseaux ont été disponibles depuis l'émeute. Je me demande s'ils se rend compte de ce qu'a été l'état de la navigation mondiale depuis la signature de l'armistice. Qu'on songe aux vivres qu'il a fallu transporter par la Méditerranée jusqu'aux territoires où se trouvent encore des troupes des Alliés, et dans d'autres ports de l'Asie-Mineure; qu'on réfléchisse aux vaisseaux qu'exige le rapatriement des soldats hindous, des contingents de l'Australie et de la Nouvelle-Zélande, des troupes américaines et de nos troupes.

Depuis, il en faut un nombre toujours croissant pour les besoins du commerce. Depuis l'armistice, la demande de vaisseaux a été formidable, et ce n'est qu'avec les plus grandes peines qu'on a pu en retenir d'avance. Même après des arrangements conclus avec la plus insigne bonne foi entre l'amirauté et le ministère de la Force expéditionnaire, il a fallu parfois contremander des départs; les arrangements ne peuvent pas être observés à cause des exigences de la situation d'après la guerre. Il n'y a pas lieu de s'en étonner. Cela est normal à une époque comme celle-ci; c'est à cela qu'il faut s'attendre.

En présence de ces difficultés le ministère du corps expéditionnaire et notre ministère de la Milice ont ramené au Canada près de 120,000 en l'espace de quatre mois. C'est un exploit merveilleux; aucun dominion d'outre mer n'en a accompli de semblable. Nous sommes plus rapprochés de la Grande-Bretagne que l'Australie et la Nouvelle-Zélande et il y a plus de vaisseaux disponibes entre la Grande-Bretagne et l'Amérique qu'entre la Grande-Bretagne, l'Australie et la Nouvelle-Zélande. Cela dit, il faut admettre que c'est un titre de gloire pour tous les intéressés d'avoir ramené près de 30,000 hommes par mois, lorsqu'il fallait compter sur deux chemins de fer desser-

vant le littoral de l'Atlantique et sur l'accommodation de nos ports de mer.

A entendre l'honorable député, sans l'émeute, les soldats n'auraient pas été ramenés en aussi grand nombre: autrement dit, c'est grâce à l'émeute que des navires plus nombreux furent mis au service du transport des troupes canadiennes. Supposons qu'il en soit ainsi, ce que je n'admets point, serait-ce une raison de blâmer le ministre de la Milice d'outre-mer ou, au Canada, le département de la Milice? Comment le Canada peut-il obtenir des navires des autorités anglaises, si ce n'est en usant d'influence et de persuasion? Depuis qu'il a traversé l'Atlantique, sir Robert Borden, —et je ne sais pas d'homme qui ait plus d'influence que lui auprès des autorités anglaises—sir Robert, dis-je, n'a jamais cessé de s'employer de son mieux à obtenir autant de bâtiments que possible, tant pour les objets de notre commerce que pour le transport de nos troupes. Sir Edward Kemp s'est occupé avec zèle de cette affaire, et je sais que sir George Perley en a fait autant. Cela étant, supposons qu'avant les émeutes de Rhyl, le nombre des navires était insuffisant, et qu'à la suite de ces émeutes, on a fait servir au rapatriement des soldats canadiens un certain nombre de bâtiments jusque-là employés pour d'autres objets: faut-il en blâmer le ministre de la Milice d'outre-mer? Non pas, s'il a fait tout son possible pour obtenir des navires —et je viens de dire qu'il l'a fait et qu'à ses efforts se sont ajoutés ceux du premier ministre, lequel usa, pour cela, de toute son influence.

Je me souviens qu'avant la signature de l'armistice, lord Shaughnessy qui, plus que tout autre, fait autorité en matière de transport, jugeait qu'il faudrait dix mois, sinon davantage, pour rapatrier nos combattants: or, le ministre de la Milice et le personnel de nos services d'outre-mer ont déployé assez d'habileté pour qu'on pût effectuer, en Angleterre, la démobilisation d'environ 300,000 de nos soldats, dont 120,000 ont été ramenés au Canada, et cela en un peu moins de quatre mois.

Parlons maintenant de la commission Babtie. Le général Smart blâme sévèrement sir George Perley, auquel il attribue la nomination de cette commission, en lui prêtant des motifs peu avouables. Sir George Perley, dit-il, désirait se débarrasser du colonel Bruce, et c'est pour cela qu'il institua la commission Babtie. Mon honorable ami disait, cet après-midi, que si sir George Perley a créé la commission Babtie, c'est parce que le rapport du colonel Bruce lui paraissait trop défavorable au Gouvernement. Selon lui, le colonel Bruce ayant fait un rapport, il était ridicule de charger d'autres commissions de faire des investigations sur ce rapport; or, voici qu'il demande lui-même, aujourd'hui, d'ouvrir une investigation sur le rapport de la commission Babtie. Voyons en quels termes le général Smart parle de sir William Babtie:

C'est l'officier de santé qui fut responsable de l'insuccès des services médicaux en Mésopotamie, et la commission royale chargée de faire enquête à ce sujet attribua une responsabilité terrible à ceux qui furent coupables de l'incurie criminelle dont les soldats avaient été victimes dans cette campagne. Ce que ces soldats eurent à endurer peut à peine se publier, et l'homme responsable de ces souffrances, c'est sir William Baptie.

Quelle sorte de personnage est-ce donc que sir William Babtie? Gradué de l'université de Glasgow, il entra dans le service de santé de l'armée en 1881, prit part à la campagne sud-africaine et gagna une médaille, cinq agrafes ainsi que la croix Victoria. Quant au général Turner, autre décoré de la croix Victoria, le général Smart en parle comme d'un homme sans énergie, d'une femmelette. A l'en croire, sir William Babtie, gagnant de la croix Victoria, se serait rendu coupable d'une conduite criminelle dans la campagne de Mésopotamie. "Ce que ces hommes ont souffert", dit-il, "est trop affreux pour qu'on l'écrive" et "cela est arrivé par la faute de sir William Babtie". Voici donc deux décorés de la croix Victoria bien mal notés: l'un est traité de femmelette et l'autre, de criminel.

Mais faisons plus ample connaissance avec la personnalité de sir William Babtie. En 1901, il était nommé adjoint du directeur général du service de santé de l'armée; en 1907, inspecteur des services de santé; en 1910, sous-directeur des services de santé; en 1916, directeur général du service de santé aux Indes et, à l'époque où il fut président de la commission, directeur des services de santé du ministère de la guerre.

On a bien adressé certains reproches à sir William Babtie au sujet de la campagne de Mésopotamie, mais en me reportant au hansard anglais, édition du 17 juin 1918, je vois qu'il y est dit de lui:

...outre que l'enquête sur l'affaire de Mésopotamie le lave de toute imputation calomnieuse, on l'a depuis élevé au poste d'inspecteur des services de santé. De plus, Baptie vient d'être promu du grade de major-général à celui de lieutenant-général.

Décoré de la croix Victoria, ayant acquis des choses de l'armée l'expérience que j'ai

dite, et récemment promu au grade de lieutenant-général, sir William Babtie, en fin de compte, n'est pas un homme dont on doive fuir la compagnie.

A l'automne de 1916, j'étais en Angleterre. Je voudrais que la Chambre se rendît compte de la situation qui prévalait sur le front et derrière les lignes, à cette époque-là. C'était en novembre; les combats de la Somme duraient depuis des mois.

On en était à l'une des périodes les plus critiques de la guerre et au temps où les armées anglaises et canadiennes subissaient les plus grandes pertes. La guerre n'était pas gagnée dans les derniers quinze jours qui précédèrent l'armistice; les armées de l'Entente n'avaient pas encore remporté de victoire au cours d'aucun des cinquante mois de la durée des hostilités et le coup de massue donné par l'armée britannique, à la bataille de la Somme, suivant la résistance héroïque des Français, à Verdun, fit de telles brèches dans les armées allemandes, qu'il rendit possible la campagne de l'année suivante et la victoire de l'an dernier. Sir Douglas Haig mettait en pratique la tactique d'usure, celle-là même dont le général Grant s'était servi contre le général Lee, à la bataille de Wilderness. Cette tactique consistait à choisir l'heure propice pour causer des pertes à l'ennemi et pour assurer la victoire, en tuant le plus de soldats ennemis possible. Sir Douglas Haig m'a dit qu'à la Somme, en 1916, le nombre des tués et des blessés, dans son armée, s'élevait à 500,000, et que, d'après ses calculs, les Allemands avaient perdu plus de 700,000 hommes, soit une épargne de 150,000 tués et blessés en faveur des Anglais et au préjudice des Allemands. C'est une façon terrible d'envisager la question, mais c'était l'une des conditions de cette guerre d'expectative. Songez donc, 550,000 soldats tués, sans compter les blessés qu'il fallut retirer du front et diriger sur les postes de secours et sur les hôpitaux centraux, avant de les mettre à bord des navires-hôpitaux qui faisaient le service de la Manche, pour leur faire prendre, à leur débarquement sur la cité anglaise, la route des hôpitaux anglais ou canadiens, en réalité, le chemin de tout endroit qui comptait un hôpital ou qui pouvait offrir des avantages d'hospitalisation. Les Anglais s'attendaient à ce que leurs blessés se compteraient par milliers; ils le furent par dizaines et même par centaines de milliers. On me dit que les hôpitaux du service auxiliaire volontaire, par tout le Royaume-Uni, avaient sous leur soin, à l'automne de 1916, 53,000 malades. Cela équivalait à fournir un service égal à celui de 53 hôpitaux à 1,000 lits. J'ai débattu ce sujet avec les autorités britanniques aussi bien qu'avec les autorités canadiennes, et elles avaient besoin de tous les services d'hôpital qu'il y avait dans les Iles Britanniques, pour prendre soin des blessés qu'on leur amenait du front.

Je vais maintenant parler du rapport du colonel Bruce et de la nomination de la commission Babtie. Le colonel Bruce est l'un des plus habiles chirurgiens du Canada. Sa réputation, à titre de praticien, est universelle. Il a longtemps occupé un poste distingué, en qualité de professeur agrégé de chirurgie, à l'université de Toronto, et en celle de chef d'une des principales cliniques chirurgicales, à l'hôpital général de Toronto. Il remplit, en outre d'autres fonctions élevées dans sa profession. Le ministre de la Milice du temps (sir Sam Hughes) estimant que le service médical de l'armée canadienne, en Angleterre, avait besoin d'être réorganisé, nomma le colonel Bruce, avec mission de faire une enquête et de soumettre un rapport sur l'état de choses qui existait réellement. Le colonel Bruce a fait son rapport.

L'hon. sir SAM HUGHES: Le colonel Bruce et la commission d'enquête ont fait le rapport en question.

L'hon. sir THOMAS WHITE: Je crois que celui-ci est l'œuvre du colonel Bruce. Ce dernier avait pour l'aider, un certain nombre de personnes dont je connais bien quelques-unes, entre autres M. McErving, l'un de mes amis personnels.

L'hon. M. LEMIEUX: Le colonel Wilson.

L'hon. sir THOMAS WHITE: Il avait un certain nombre de collaborateurs. J'ai discuté la question avec le colonel Bruce, sir George Perley et avec un grand nombre d'autres personnes que je connaissais, chirurgiens et médecins de Toronto, et je fus d'avis alors—et j'entretiens encore ce sentiment—que le rapport du colonel Bruce était excellent, dans son ensemble. L'embarras à propos de cette discussion autour du rapport du colonel Bruce et de la commission Babtie, vient de ce que l'on ne comprends pas bien les faits. On serait porté à croire à une intrigue organisée contre le colonel Bruce; on pourrait imaginé qu'on a établi une commission, dans le but de le discréditer. Au contraire, à l'instar de sir George Perley, du général Carleton-Jones et de la commission Babtie, je reconnais et je donnerai la raison de mon attitude, que la proposition du colonel Bruce contenait beaucoup de vérité. Je me rap-

pelle avoir dit que selon moi, le rapport en question était à très peu de chose près exact; on me permettra donc d'insister que je n'ai aucune insinuation malveillante à faire à l'endroit du colonel Bruce, bien au contraire.

L'hon. sir SAM HUGHES: Dans ce cas, pourquoi supprimer le rapport qu'il a fait?

L'hon. sir THOMAS WHITE: J'en arriverai à cela. Je crois que l'ancien ministre de la Milice (sir Sam Hughes), qui était alors mon collègue, a agi sagement, en chargeant le docteur Bruce, de faire ce travail. A tout prendre, le docteur Bruce a fait un rapport excellent. Pourquoi était-il nécessaire de nommer une commission à seule fin de se prononcer sur le rapport du docteur Bruce ?

L'hon. M. LEMIEUX: Avant tout, pourquoi l'at-on écarté ?

L'hon. sir THOMAS WHITE: Je ne suis pas prêt à dire qu'on l'a écarté.

L'hon. M. LEMIEUX: On l'a envoyé en France.

L'hon. sir THOMAS WHITE: Je ne le crois pas; je pense qu'il a été, de son propre choix, en France. Lors de mon voyage, à Londres, en novembre 1916, j'ai trouvé les choses en cet état.

La polémique faisait rage dans tous les journaux et dans tous les milieux, au sujet de ce que l'on appelait, je crois à tort, la question de ségrégation. Il semblait que la population fût divisée en deux camps. J'ai trouvé en causant avec eux, que la majorité de ces officiers dans le service médical de l'armée canadienne, dont la distinction et le savoir ne pouvaient être mis en doute, étaient d'avis que les recommandations du colonel Bruce, tout en étant, comme je l'ai dit, excellentes jusqu'à un certain point, ne pouvaient pas être appliquées immédiatement.

Une grande agitation régnait dans le service médical de l'armée canadienne, parce que dans ce rapport—je parle de mémoire, mais je crois être exact—le colonel Bruce avait déclaré que le service médical avait besoin d'être complètement réorganisé. Les officiers du service médical étaient tous des gens qui avaient fait un grand sacrifice en abandonnant leur profession pour aller servir outre-mer. Or, on disait aussi que le colonel Bruce n'avait pas suffisamment tenu compte de l'importance de la tâche et des responsabilités qui incombaient au général Jones et au service médical de l'armée canadienne pendant les deux premières années de la guerre. Le colonel Bruce, probablement parce qu'il s'agissait tout d'abord de faire des recommandations, avait complètement ignoré dans son rapport l'excellent travail qui avait été fait et que faisait encore le service médical en Grande-Bretagne et en France. Les officiers de ce service s'en offensèrent, parce que le rapport ne leur donnait pas le juste crédit du travail qu'ils avaient accompli.

Il n'est que juste de dire que beaucoup d'officiers du service médical, et des hommes distingués que je connais personnellement et en qui j'ai entière confiance, étaient de grands admirateurs du colonel Bruce. Ils approuvaient son rapport. Mais je me rappelle avoir causé de la chose avec deux d'entre eux, qui occupent une place éminente dans le monde médical, et qui croyaient que le rapport Bruce était en grande partie exact, mais que ses recommandations étaient impraticables pour le moment. Or, le colonel Bruce voulait que l'on y donnât suite immédiatement, et l'agitation était réellement intense.

De plus,—j'en arrive maintenant à la partie la plus importante du rapport du colonel Bruce—sa théorie était que les Canadiens blessés et malades fussent réunis, autant que possible, dans des hôpitaux purement canadiens en Angleterre.

Des VOIX: Très bien!

L'hon. sir THOMAS WHITE: Je dis aussi: très bien, s'il avait été possible et juste d'agir comme il le proposait, en tenant compte de l'arrivée des blessés et malades anglais du front. Le colonel Bruce, tout en étant un médecin éminent, ne possède, je crois, aucune expérience militaire. Je m'explique: Supposons que nous eussions entrepris de construire des hôpitaux canadiens pour accommoder tous nos blessés et malades à Londres, c'est-à-dire le maximum d'accommodation. Supposons maintenant qu'après une grande bataille, il y eût trente mille hommes à évacuer. Pour les accomoder, nous aurions eu besoin de trente hôpitaux canadiens de mille lits chacun. Puis les troupes canadiennes pouvaient rester plusieurs mois sans prendre part à une autre bataille et les hôpitaux se seraient graduellement vidés. Disons que par l'évacuation graduelle de ces patients on eût eu quinze mille lits vacants; qu'en eût-on fait? Eût-on attendu une autre grande bataille, ou bien eût-on permis aux Australiens, aux Néo-Zélandais, aux Anglais, aux Ecossais et aux Irlandais de s'en servir? Si l'on eût dit: "Oui, tant qu'il n'y aura pas de Canadiens," on aurait rempli les hôpitaux. Mais une autre grande

bataille aurait pu survenir dans laquelle les Canadiens auraient été engagés, et alors où aurait-on placé nos blessés?

Le fait est qu'il était absolument nécessaire que les hôpitaux d'Angleterre fussent réunis, afin de prendre soin des milliers de blessés et de malades du front, qu'ils fussent Anglais, Ecossais, Irlandais, Australiens, Néo-Zélandais ou Canadiens. Il y a plus. Dans tous les hôpitaux que j'ai visités, j'ai causé avec des centaines de Canadiens couchés à côté de camarades anglais, écossais, irlandais, australiens et Néo-Zélandais avec qui ils aimaient converser. Je leur ai demandé s'ils pensaient que les hôpitaux canadiens dussent servir seulement aux blessés canadiens. Ils me répondirent: "Cela ne serait pas juste et nous ne le voulons pas. Ces soldats ont combattu à nos côtés au front et pourquoi ne profiteraient-ils pas de ces hôpitaux au même titre que nous?"

Voici, toutefois, ce qu'ils ont dit: "nous voudrions hospitaliser un bon nombre de Canadiens dans nos hôpitaux, deux ou trois cents peut-être, parce que là nous sommes chez nous; mais quant aux lits supplémentaires, remplissons-les "d'Anglais, d'Irlandais et d'Ecossais blessés et des blessés des autres dominions." Ils aimaient à causer et à faire échange d'idées.

Or, la discussion faisait rage à Londres et l'on prétendit que le projet du colonel Bruce était le groupement Canadiens blessés, ou pour emprunter l'expression du rapport de la commission Babtie "un compartiment exclusivement réservé aux Canadiens". A mon avis, telle n'était pas la pensée du colonel Bruce; je tiens à être parfaitement loyal.

L'hon. sir SAM HUGHES: Le colonel Bruce a-t-il dit qu'il voulait cela?

L'hon. sir THOMAS WHITE: Je n'en sais rien.

L'hon. sir SAM HUGHES: mieux vaut la certitude en pareille matière.

L'hon. sir THOMAS WHITE: Je n'ai pas formulé d'accusation, je me borne à dire quelle était la situation à Londres. Quelques membres du corps de santé de l'armée canadienne et les fonctionnaires haut placés affirmèrent que le projet du colonel Bruce relativement à l'hospitalisation réservée exclusivement aux Canadiens dans les hôpitaux canadiens n'était pas susceptible de réalisation. Cette opinion était tellement prononcée qu'un représentant d'une des grandes universités canadiennes m'avoua que si le projet du colonel Bruce était appliqué, il demanderait à son université de tenter un effort pour se faire autoriser à retirer son unité.

Telle était la situation qui se dressait devant sir George Perley et moi-même en novembre 1916. Le colonel Bruce avait fait son rapport; il y ajoutait implicitement foi; il désirait faire l'application de son projet. D'autre part, existait cette divergence d'opinion dont j'ai parlé dans le service médical de l'armée canadienne, la majorité de ce corps se prononçant contre le projet. Au plus fort de cette polémique, les batailles se déclenchaient sur le front de guerre et il y avait des dizaines de mille blessés dont il fallait prendre soin. En pareilles circonstances, que fallait-il faire? A mon avis, le colonel Bruce aurait dû user de patience. Il aurait dû temporiser, travailler de concert avec sir G. Perley afin de mener son projet à bonne fin; car, somme toute, à mon avis c'était un excellent projet, et mon honorable ami a affirmé, cet après-midi, qu'il a été presque appliqué depuis, or, sir G. Perley ne pensait pas que, pour les besoins de l'impérialisme, il fallait disperser nos Canadiens blessés dans les Iles-Britanniques. C'est calomnier sir George Perley que d'affirmer pareille chose. Je connais ses vues, parce que, mainte fois, il a discuté la question avec moi. A son avis, toutes les installations d'hôpital en Grande-Bretagne, y compris celles des détachements du service auxiliaire, étaient nécessaires pour les blessés qui venaient du front. A son avis, il devait y avoir une mise en commun des ressources des hôpitaux, pour les besoins de tout l'empire, mais autant que faire se pouvait, les Canadiens devaient être hospitalisés dans les hôpitaux canadiens avec leurs propres nationaux pour y recevoir l'aide des médecins et des chirurgiens canadiens et les services des infirmières canadiennes.

Telle était l'attitude de sir G. Perley, et à mon avis elle était légitime. Sir G. Perley a non seulement pris la peine de se consulter avec les membres du corps médical de l'armée canadienne à Londres, et avec ceux dont l'opinion sur cette question avait du poids, mais en ma compagnie, il a visité chaque quartier général divisionnaire en France et en Belgique et discuté la question avec les commandants de division et leur état-major. Tous étaient d'accord à dire que l'application immédiate du projet était irréalisable. Pas plus que sir George Perley, je n'étais expert en pareille matière. En présence de cette divergence d'opinion, de cette polémique battant son

plein à Londres, et en face du rapport du colonel Bruce, que fallait-il faire? Sir George Perley décida, à bon droit je crois, qu'il fallait créer une commission chargée de faire enquête avec toute la rapidité compatible avec l'exactitude et de donner son avis à sir George Perley, à titre de ministre d'outremer, sur ce qu'il fallait faire. Si cette commission se prononçait en faveur du rapport du docteur Bruce, il y aurait là preuve concluante que les objections qu'on avait fait valoir contre ce rapport étaient illégitimes. Comment avons-nous choisi des membres de cette commission? J'ai remarqué que cet après-midi, mon honorable ami s'est servi de l'expression: " Sir William Babtie et quelques associés." Qui étaient ces associés? On a dit à la Chambre une ou deux fois que la commission Babtie a été triée sur le volet. Voyons ce qui en est. Le seul désir de sir George Perley était d'obtenir les services d'hommes d'élite qui pourraient lui ouvrir des avis sur la situation, et il fit choix de représentants des trois grandes universités canadiennes. Le général Fotheringham, de l'université de Toronto, était au front de guerre dans la 1re ou 2e division et il ne désirait nullement prendre part à cette enquête. Sir George Perley réussit difficilement à engager ces messieurs à accepter, parce qu'ils étaient retenus au front.

Il obtint le général Fotheringham de l'université de Toronto; le colonel Ross de la faculté de médecine de l'université de Queen, un homme d'un jugement profond et d'un bon sens exceptionnel; et pour représenter McGill, il se procura un homme dont le nom est aussi important à Montréal que celui du docteur Bruce à Toronto—le docteur Elder, directeur de l'hôpital de l'université McGill à Boulogne. Ce sont des noms distingués. Y a-t-il dans cette Chambre un honorable député qui voudrait laisser entendre que ces hommes pourraient conspirer pour donner une conclusion malhonnête à propos du rapport du colonel Bruce? En plus, il y avait le colonel Ashton qui a été, comme le savent tous les membres de la Chambre, médecin pratiquant à Brantford et qui était d'une habileté consommée et très au courant de la situation. Ces hommes étaient tous des médecins habiles dans leur profession. Je ne crois pas que sir George Perley connaissait sir William Babtie. Comme il s'agissait d'une enquête de l'armée et que les Canadiens faisaient partie de l'armée impériale il était désirable que les autorités impériales soient représentées dans cette commission et la recommandation qui fut faite à sir George Perley par le département régulier—probablement le War-office—comportait le général Babtie. Cette commission se réunit et remit un rapport. Nous avons beaucoup entendu parler ici du rapport de la commission Babtie. C'est un rapport excessivement équitable et qui est très aimable pour le colonel Bruce. Il est en désaccord avec lui sur certains points essentiels, mais. . .

L'hon. sir SAM HUGHES: Pourquoi ne pas le laisser voir au public?

L'hon. sir THOMAS WHITE: Il a été déposé sur le bureau. Examinons ce rapport dont on a tant parlé.

M. CANNON: Est-il numéroté comme document de la session?

L'hon. sir THOMAS WHITE: Je ne saurais le dire. Un certain nombre d'exemplaires ont été déposés sur le bureau de la Chambre en 1917—environ quarante exemplaires—tout ce que nous avions. J'ai obtenu celui-ci du secrétaire du premier ministre. Le rapport a été rendu public et j'en lirai des passages essentiels ce soir.

M. CANNON: Et la réponse du colonel Bruce?

L'hon. sir THOMAS WHITE: Le colonel Bruce n'a pas fait de réponse officielle à ma connaissance. Le premier ministre a déclaré que le rapport fait par le docteur Bruce n'était pas un rapport officiel. Le premier ministre (sir Robert Borden) a dit, en 1917 page 4954 du hansard:

> A différentes occasions quelques honorables députés ont exprimé le désir qu'un mémoire fait par le colonel Bruce au sujet de questions traitées dans un rapport de la commission que présidait le général sir William Babtie, soit déposé sur le bureau de la Chambre. J'ai étudié la question avec toute l'attention voulue et je ne crois pas que ce soit un document qui devrait être déposé sur le bureau de la Chambre par le Gouvernement. Ce n'est pas un rapport officiel parce que le colonel Bruce n'avait pas été requis ni autorisé par une autorité compétente de préparer le mémoire dont il s'agit.

L'hon. sir SAM HUGHES: N'est-ce pas une communication adressée au Gouvernement ou à des fonctionnaires du Gouvernement?

L'hon. sir THOMAS WHITE: Je ne l'ai jamais vu et par conséquent il m'est impossible de répondre. Je lis simplement ce que le premier ministre a dit à la Chambre en 1917.

M. SINCLAIR (Guysborough): Devons-nous comprendre qu'il n'était pas officiel parce qu'il n'avait pas reçu instruction de faire un rapport?

L'hon. sir THOMAS WHITE: Il n'avait pas reçu l'autorisation de le faire.

M. SINCLAIR (Guysborough): Le docteur Bruce n'était-il pas libre de faire une réponse au docteur Babtie, sans être requis par le Gouvernement de la faire.

L'hon. sir THOMAS WHITE: Cela se pourrait et pourtant sa réponse pourrait ne pas être un rapport officiel que le premier ministre jugerait devoir déposer sur le bureau.

M. McGIBBON (Muskoka): En prenant en considération que le colonel Bruce a été révoqué après son premier rapport, ne serait-ce pas un acte de courtoisie de la part du Gouvernement de recevoir sa défense?

L'hon. sir THOMAS WHITE: Je ne sais pas personnellement que le colonel Bruce ait été révoqué. C'est une nouvelle pour moi et de plus je n'ai pas vu du tout son rapport. J'ai lu à la Chambre les paroles du premier ministre à ce sujet. La commission était composée des membres que j'ai mentionnés et elle a reçu instruction de faire aussi rapidement que possible un rapport sur les points suivants:

(a) Les critiques faites par le colonel Bruce: savoir si elles sont justifiées en tout ou en partie.

(b) Les recommandations faites par le colonel Bruce: savoir si la commission les reconnaît et les approuve; dans le cas contraire, sur quels points la commission diffère-t-elle du colonel Bruce, et ses raisons à l'appui.

Le rapport continue en ces termes:

Il convient de résumer ici les points principaux qui découlent du rapport du colonel Bruce et qui sont ainsi qu'il suit:

(a) La concentration des Canadiens malades et blessés dans des hôpitaux canadiens.

(b) La convenance des hôpitaux de service auxiliaires volontaires pour les soins et le traitement des soldats canadiens.

(c) Le système des commissions médicales.

Avant de faire des observations générales sur ces sujets, la commission croit de son devoir d'expliquer qu'à venir jusqu'au mois de février 1916, le système en vogue consistait à réunir les patients canadiens dans les hôpitaux spéciaux, vers cette époque, a causé de différentes considérations tant pratiques que sentimentales, il fut décidé avec l'assentiment du ministère de la guerre, de mettre les patients canadiens sur le même pied que les patients britanniques, c'est-à-dire de les répartir par tout le Royaume-Uni entre la grande série des hôpitaux du centre dont chacun comprenait son groupe d'institutions auxiliaires affiliées. Dans le rapport de l'inspecteur général spécial....

C'est le colonel Bruce:

Ce dernier système est condamné et l'on prêche le retour au système qui consiste à soigner dans les hôpitaux canadiens les malades et les blessés canadiens.

Cette opinion est légitime, car il y a beaucoup à dire en faveur des deux systèmes; la commission, toutefois, après avoir étudié sérieusement la question, en est arrivée à la conclusion que le système recommandé par ledit rapport est impraticable, si l'on tient compte du nombre de lits qu'il faudrait avoir en prévision de l'augmentation des forces canadiennes en Europe.

L'idée dominante qui se dégage de tout ce rapport de l'inspecteur général, c'est que pour lui la force expéditionnaire canadienne forme un tout absolument séparé de l'armée impériale; c'est une conception qui peut être décrite comme "le système du compartiment étanche" dans les affaires médicales. La commission est donc d'avis que l'existence d'un pareil régime n'est pas plus possible dans le Royaume-Uni qu'en France tant que la force expéditionnaire canadienne formera une partie intégrante de l'armée impériale; il est impossible suivant la commission de faire une distinction entre les blessés canadiens et ceux de l'armée britannique tant que les troupes canadiennes en France seront sous les ordres du commandant en chef de l'armée de la Grande-Bretagne. L'expérience personnelle de la majorité des membres de la commission confirme amplement cette opinion en tant qu'il s'agit du service médical au front français et aux hôpitaux de base affectés aux troupes d'outre-mer; de plus votre commission s'est convaincue de l'impossibilité qui existe d'opérer un triage parmi les malades et les blessés à leur retour dans le Royaume-Uni.

De plus, votre commission est d'avis que le fait de séparer à leur retour en Angleterre les soldats qui ont combattu côte à côte, tendrait à desserrer les liens de fraternité noués en face de l'ennemie. La commission sait fort bien que ces considérations de haute politique sortent quelque peu des limites du domaine qui lui est strictement assigné, mais elle ne peut s'empêcher de faire allusion à cet aspect de la question; car il semble pour ainsi dire que le rapport à l'étude est basé sur la conception que les troupes canadiennes ont les mêmes relations avec les armées britanniques que les troupes des pays alliés.

La mise en vigueur du système que préconise le colonel Bruce, aurait empêché l'utilisation des unités du service médical canadien dans la Méditerranée pour la bonne raison que les troupes canadiennes n'ont pas opéré sur ce front-là; il aurait également empêché l'envoi des hôpitaux militaires à Paris pour soigner les malades et les blessés français.

La commission ne peut admettre non plus la prétention que les services du corps de santé de l'armée canadienne devraient être affectés principalement aux troupes du Canada; les ambulances de campagne servent premièrement les corps canadiens, mais dans le cas des bataillons maintenant les lignes de communications, il faut de toute nécessité qu'elles soient au service des autres corps de l'armée alliée. Il n'est que juste d'ajouter que l'inspecteur général a refusé d'admettre cette manière de voir lorsqu'elle fut exposée devant lui.

En toute justice, la commission croit de son devoir de signaler qu'en avançant certaines opinions, le colonel Bruce a été induit en erreur par le fait qu'il n'est pas parfaitement au courant de l'organisation des armées et des relations qui doivent exister entre les différentes branches du service. Au cours de certaines de ses critiques, il a oublié de tenir compte de l'expension subite qu'a prise l'armée et du défaut d'entraînement dans les services auxiliaires.

On s'empresse de remédier au plus tôt aux imperfections qui existaient et c'est la vérité

pure et simple que d'affirmer que jamais dans aucune guerre dont l'histoire fasse mention, les maladies aient été aussi bien prévenues ni les malades et les blessés aussi bien soignés. La commission, se fiant à ses propres observations et aux témoignages qu'elle a obtenus, a acquis la conviction absolue que les malades et les blessés canadiens ont reçu tous les soins voulus, non seulement dans les hôpitaux du centre, peu importe qu'ils fussent anglais ou canadiens, mais encore dans les hôpitaux auxiliaires qui ont été l'objet des critiques du colonel Bruce. Ces hôpitaux auxiliaires sont le résultat de la mobilisation des ressources médicales du Royaume-Uni et les soldats canadiens y trouvent non seulement les bons soins de médecins dévoués, mais aussi le confort, le bonheur et un véritable foyer. La commission désire s'inscrire en faux contre les critiques lancées à la face de ces institutions, critiques injustes et imméritées à notre avis.

Et le rapport continue:

L'autre question importante que soulève le rapport de l'inspecteur général, c'est le système des commission médicales; nous la discutons en détail ci-dessous; la commission admet cependant que les critiques à l'adresse des arrangements compliqués dont on a permis le développement sont justifiées. Cependant, la commission ne peut approuver la réorganisation projetée; mais en combinant l'expérience que ses membres ont acquise, elle propose l'inauguration d'un système simple et de nature suivant elle à bien fonctionner dans la pratique.

Ce rapport ne renferme pas de sorties violentes à l'adresse du colonel Bruce. Il reconnaît qu'il y a du bon dans le rapport Bruce et il approuve certaines des critiques qu'il a faites. La commission toutefois ne partage pas l'avis du colonel Bruce quant à la praticabilité de confiner les soldats canadiens dans les hôpitaux du Canada, en tenant compte de la situation existant sur la ligne de feu et de l'espace limité dans les hôpitaux de la Grande-Bretagne à cette époque. Le rapport continue:

La commission ne partage pas l'opinion du colonel Bruce, à savoir qu'une réorganisation complète du service de santé de l'armée canadienne s'impose. Elle est d'avis que les réformes qu'il suggère n'apporteraient pas remède aux défauts qu'il déplore. Ces défectuosités ne sont pas tant dues au système lui-même qu'à l'inexpérience des officiers, tant militaires que médecins, et à des vices d'administration, que la commission a cru de son devoir d'énumérer et d'exposer en détail.

La commission fait ensuite de grands éloges au chirurgien général Jones et à son personnel pour l'excellente tâche qu'ils ont accomplie, dans des circonstances nouvelles et en face de grandes difficultés.

La commission n'hésite pas à blâmer ces choses, à l'égard desquelles il y a manquement, à son avis, de la part du directeur des services médicaux, mais elle le fait avec beaucoup de répugnance; elle est convaincue, en effet, que l'on doit à son zèle et à son travail beaucoup de ce qui a été accompli, sans compter que les bonnes relations qui existent entre les divers services du Canada et de l'empire sont dues dans une large mesure au tact et à la délicatesse avec lesquels sont accomplis les nombreux devoirs qui lui incombent.

Après avoir examiné en détail la question de la répartition des malades et de la concentration des hôpitaux et avoir dit combien il est peu pratique de réunir les malades canadiens à la base en France, ajoutant qu'il serait difficile et incommode de les diriger tous vers les hôpitaux canadiens d'Angleterre, la commission continue en ces termes:

Les avantages particuliers que le colonel Bruce attribue à une politique de concentration peuvent être acquis à l'aide des présentes dispositions, lesquelles suffisent à permettre que l'on utilise la spécialité des médecins et chirurgiens du Canada dans toutes les branches de la médecine et de la chirurgie.

Il y a dans le Royaume-Uni, actuellement, vingt mille soldats canadiens à l'hôpital et, pour assurer à tous des hôpitaux spécialement canadiens il faudrait de l'espace pour neuf mille autres malades. Avec cela, la marge serait encore insuffisante pour les blessés du champ de bataille. La commission est informée que, par des arrangements spéciaux faits avec le gouvernement et la société de la Croix-Rouge de la province d'Ontario, il est pourvu aux nécessités de deux ou trois mille de ces malades, et il y a actuellement dans le Royaume-Uni un grand nombre de patients qui, de l'aveu de la commission, devraient être ramenés au Canada, attendu que les chances d'un rétablissement qui permette à ces malades de reprendre du service dans un délai raisonnable sont bien peu grandes.

La commission est incapable d'admettre qu'il y a défaut d'inspection médicale suffisante dans les hôpitaux; mais, quoique ne reprochant rien aux visiteurs de ces hôpitaux, elle admet avec le colonel Bruce et le chirurgien en chef Jones qu'un surcroît d'inspection des hôpitaux canadiens et de ceux des hôpitaux anglais où se trouve dans le Royaume-Uni quelque malade canadien est à désirer, dans l'intérêt du Canada.

Le rapport fait en outre l'observation suivante:

On se plaint généralement des commentaires que fait le rapport du colonel Bruce sur les hôpitaux du détachement des aides volontaires, et cette commission est d'avis que ces critiques sont injustifiées et regrettables.

Quoique la commission admette avec le colonel Bruce que les malades pourraient être parfois plus avantageusement traités dans de grands hôpitaux militaires, d'où ils pourraient être aussi plus rapidement évacués, il conviendrait de ne pas méconnaître les avantages découlant de ce système d'aides volontaires. Dans ces hôpitaux, la commission a trouvé le malade canadien bien nourrit, heureux et content, et recevant des soins que seule rend possible une organisation familiale. Ce régime a été d'un immense avantage pour le soldat si loin de ses parents et amis.

Ensuite vient ce passage:

La commission diffère d'opinion avec le colonel Bruce, en ce qu'elle est fortement d'avis que les forces et les ressources de l'empire doivent être mises en commun dans cette guerre, selon toute la mesure du possible, et elle pense, par suite, que, dans l'intérêt de l'un et de l'autre service, l'échange des personnels est désirable et nécessaire.

L'hon. sir SAM HUGHES: Puis-je demander au ministre d'expliquer ce que l'on ferait des responsabilités?

L'hon. sir THOMAS WHITE: Quant à quoi?

L'hon. sir SAM HUGHES: Dans le cas d'un tel partage des employés, à qui faudrait-il demander des comptes?

L'hon. sir THOMAS WHITE: Je n'ai pas les renseignements qu'il me faudrait pour répondre à mon honorable ami; mais, sans admettre avec le colonel Bruce la nécessité d'une inspection, il serait, je n'en doute point, possible, à l'aide d'une bonne organisation, de maintenir un certain degré de surveillance sur les soldats canadiens des hôpitaux du service auxiliaire. Selon que j'ai compris la chose lors de mon passage en Angleterre en 1916, la situation voulait qu'il y eût absolument de ces hôpitaux. Je cite à peu près, mais je suis sûr que le nombre de nos malades dans ces hôpitaux était de 53,000, l'équivalent de 53 hôpitaux qui eussent disposé de 1,000 lits chacun.

Le rapport dit ensuite:

Pour ce que dit le colonel Bruce de la situation du présent bureau médical, qu'elle est une honte pour le corps médical de l'armée canadienne et que le travail de ce bureau a souvent dégénéré en farce, la commission croit devoir commencer ses commentaires à ce sujet en observant qu'après examen, le colonel Bruce a admis que l'emploi des mots précités était injustifiable et n'avait que peu ou point d'application au rôle joué par le corps médical de l'armée canadienne dans l'accomplissement de travaux qui lui étaient prescrits.

La commission admet la nécessité d'une réforme dans la situation du bureau médical, comme dans le classement des malades, et elle est d'avis qu'une solution facile de ce problème serait d'adopter le système anglais, en tant qu'il est applicable.

Ensuite vient la question des registres:

Les critiques du colonel Bruce sont généralement acceptées par la commission, avec cette réserve, toutefois, qu'ils sont d'application universelle et qu'ils s'appliquent aux services médicaux de toutes les guerres.

Je me bornerai à ces quelques citations, monsieur l'Orateur, lesquelles portent sur les traits essentiels de la critique, favorable ou défavorable, que fait la commission du rapport du colonel Bruce. Il y a un point cependant sur lequel je tiens à revenir. On s'est mépris sur le rapport du colonel Bruce, comme sur l'enquête tenue par la commission Babtie. Mon idée à moi est qu'il s'agit d'un cas où les autorités médicales diffèrent, comme il arrive fréquemment.

[L'hon. sir Thomas White.]

Elles ont différé sur l'importante question de savoir s'il était possible d'appliquer les conclusions du colonel Bruce concernant le groupement des soldats canadiens malades ou blessés, dans les hôpitaux canadiens exclusivement.

M. McKENZIE: L'honorable ministre voudrait-il nous donner les dates des rapports Bruce et Babtie?

L'hon. sir THOMAS WHITE: Je ne saurais dire au juste la date du rapport Bruce, mais je crois qu'il a été fait en octobre 1916.

L'hon. sir SAM HUGHES: En septembre ou octobre 1916.

L'hon. sir THOMAS WHITE: Le rapport Babtie porte la date du 22 décembre 1916. Ce qui s'est fait s'est fait de très bonne foi et en vue de répondre aux exigences de la situation excessivement difficile où se trouvait sir George Perley. Celui-ci a accepté plusieurs des propositions du colonel Bruce, mais comme plusieurs représentants du service de santé de l'armée canadienne n'étaient pas du même avis que le colonel, et que la possibilité de mettre ses propositions en pratique était douteuse, sir George Perley a cru devoir recourir aux lumières d'une commission d'experts. Voilà tout ce qui en est. Afin qu'on ne puisse manquer de me comprendre, je dirai que je reconnais le docteur Bruce comme praticien des plus distingués; qu'il a rempli sa mission en toute bonne foi, qu'il a fait des appréciations importantes dont j'ai été heureux de reconnaître toute la valeur. Cependant, il s'agissait de savoir s'il était possible de mettre ses conseils en pratique. Dans les circonstances que j'ai décrites—avec exactitude, je le crois—sir George Perley a pris une détermination qu'il convient au moins de ne pas critiquer. Pour ce qui est du rapport Babtie, je ne saurais dire si les conclusions en sont justifiables à tous égards. Je suis porté à croire, cependant, que le bien fondé en pourrait être contesté par les représentants du service médical de l'armée canadienne et de l'armée impériale, tant en Angleterre que sur le continent. Les médecins dans le service des hôpitaux ou dans le service médical de la milice diffèrent d'opinion.

Quant aux accusations portées par le général Smart, m'inspirant de ce que j'en ai dit, m'inspirant même de son propre aveu,

je conclus qu'elles sont frivoles et mensongères. L'intérêt national n'exigeait pas du tout une enquête sur les conclusions du commissaire Babtie, ni sur l'état de choses ayant existé en Angleterre, depuis 1916 jusqu'à présent, au sujet de la concentration ou de la distribution de nos soldats malades ou blessés. On ne s'attaque à l'intégrité de personne; tout au plus s'est-il présenté un problème résultant d'une divergence d'opinion et que George Perley a résolu de l'institution d'une commission d'experts.

Enfin, pour ce qui est des rapports Bruce et Babtie, je vois que le premier ministre les a déposés tous deux le 7 février 1917.

M. SINCLAIR (Guysborough): Etaient-ils imprimés?

L'hon. sir THOMAS WHITE: Je le pense, mais je ne saurais l'assurer.

M. SINCLAIR (Guysborough?: En a-t-on déposé un exemplaire imprimé? La Chambre n'en avait pas ordonné l'impression.

L'hon. sir THOMAS WHITE: Ce rapport est vraiment trop anodin pour avoir soulevé tant de critique. Je n'en ai qu'un exemplaire à la main, mais si quelqu'un veut le voir. . .

M. VIEN: Ne conviendrait-il pas de le consigner au compte rendu officiel?

L'hon. sir THOMAS WHITE: Il est assez long. Il suffirait d'en consigner les passages que j'ai cités.

L'hon. M. LEMIEUX: Et la réponse du docteur Bruce?

L'hon. sir THOMAS WHITE: Le rapport du docteur Bruce est là.

L'hon. M. LEMIEUX: Pour compléter tout le dossier.

Une VOIX: Pourquoi ne pas y ajouter le rapport Jenkins?

L'hon. sir THOMAS WHITE: J'ai consacré à ce débat plus de temps que je n'en avais eu l'intention. Nous devrions attendre, pour discuter cette question davantage, que tous les faits nous soient connus. Les accusations portées sont loin de me paraître bien fondées, et d'ailleurs, ceux qu'elles visent ne sont pas maintenant en état de se défendre. De retour au Canada dans quelques semaines, sir Edward Kemp pourra assister à nos séances, et il répondra alors à toutes questions qu'on voudra bien lui poser au sujet de son administration, en ce qui concerne les opérations d'outre-mer.

Je ne connais pas de meilleur administrateur que sir Edward Kemp et personne n'a rempli avec plus de zèle et de dévouement des fonctions ardues durant toute la durée de la guerre.

L'hon. M. LEMIEUX: Mon honorable ami voudra-t-il lui demander d'apporter avec lui le rapport Jenkins?

L'hon. sir THOMAS WHITE: Je verrai ce qu'il y a à faire. Ce n'est que l'autre jour que j'ai entendu parler de ce rapport pour la première fois.

L'hon. M. LEMIEUX: Je le regrette, mais vous en entendrez parler encore.

L'hon. sir THOMAS WHITE: C'est possible. Permettez-moi de dire un mot de sir George Perley.

L'hon. M. REID: Pourquoi n'en donnez-vous pas lecture? Vous en avez un exemplaire?

L'hon. M. LEMIEUX: Non. On me dit que le docteur Jenkins attend le bon plaisir du Gouvernement pour le présenter.

L'hon. sir THOMAS WHITE: Sir George Perley, qui fut mon collègue dans le cabinet et qui est actuellement haut commissaire à Londres, a rendu, pendant la guerre, des services qu'on ne pourrait trop apprécier. Depuis le commencement des hostilités, j'ai été en communication télégraphique avec lui, presque journellement, à propos de questions de toute nature, et je n'hésite pas à dire que je n'ai jamais eu affaire à un homme pratique mieux doué sous tous les rapports. Ses aptitudes et ses talents sont de premier ordre. Toutes les affaires qui lui ont été confiées ont été traitées avec expédition et habileté et de manière à faire honneur à ses talents et à sa position.

Je ne crois pas que le public se rende bien compte de la somme de travail que ces hommes ont dû accomplir pendant la guerre.

Je n'exagère certainement pas en disant que sir Edward Kemp et sir George Perley ont travaillé jour et nuit, et leurs fonctions étaient pleines de responsabilités. Ils seraient les derniers à s'en prévaloir, et je ne demande pas qu'il leur en soit tenu compte; mais quand des accusations sont portées contre des hommes qui jouent un rôle si important dans nos affaires nationales, ces accusations devraient être appuyées sur des preuves indiscutables et être portées d'abord à la connaissance de ceux qu'elles visent, pour les mettre en mesure de se défendre.

Nous en avons fini avec la guerre, mais le Canada et le monde entier sont entrés dans la phase la plus critique que l'humanité ait eu à traverser. Sir Edward Kemp et sir George Perley sont accaparés par une tâche de chaque jour, et je trouve injuste de leur imposer le travail additionnel de faire des enquêtes et de recueillir des renseignements sur toutes sortes de sujets, pour répondre à de vagues accusations contre leur administration.

L'hon. sir SAM HUGHES: Monsieur l'Orateur, je ne me propose pas de discuter la question dont la Chambre a été saisie: les accusations portées par le général Smart, le colonel Pratt et le colonel Price, pour la bonne raison que je n'ai pas eu l'avantage de lire leurs lettres ou d'entendre leurs discours. Je n'ai pas encore pu me procurer les journaux qui les ont publiés. Je ne discuterai pas ces questions ce soir.

Je félicite le premier ministre intérimaire sur la manière habile dont il a expliqué l'affaire Bruce et Babtie.. J'ai cherché à me procurer ces rapports et je me suis informé pour savoir s'ils ont été déposés sur le bureau de la Chambre. Je me suis également adressé à la salle du comité, mais qu'ils aient été déposés ou non, je n'ai jamais réussi à me procurer l'un ou l'autre. J'ai bien le premier rapport du docteur Bruce, mais je n'ai pas celui du docteur Babtie, ni la réponse de M. Bruce. Si l'honorable premier ministre intérimaire était aussi impartial et aussi juste qu'il le prétend, il aurait mis, ce soir, sous les yeux de la Chambre, le rapport Babtie et la réponse du docteur Bruce. Il sait que ces documents existent et il est en mesure de se les procurer. Je ne conçois pas qu'on rende public le rapport Babtie et que l'on refuse de faire connaître la réponse du docteur Bruce.

Le premier ministre intérimaire voudrait que ceux qui portent des accusations se missent à la recherche de messieurs Perley et Kemp, et des autres officiers en Europe, pour les renseigner sur les reproches qu'ils adressent à leur administration. Est-ce ainsi que le premier ministre intérimaire lui-même a l'habitude d'agir? Est-il allé trouver directement ceux dont on se plaignait et qu'il aurait pu facilement rencontrer? Je crois que c'est plutôt la tactique contraire qui a prévalu.

Ces messieurs avaient pour ligne de conduite le recours aux faux-fuyants et aux échappatoires.

Je n'admets aucunement que sir George Perley soit un grand homme d'affaires. J'ai appris à le connaître dès le début de la guerre. L'une des premières choses dont j'aie été témoin en 1914, à mon arrivée en Angleterre, c'est que, lors de la venue du détachement canadien, sir George Perley, de concert avec Harrod et sir Edward Ward, avait pris des mesures pour exiger de fortes sommes, chaque jour, des officiers canadiens pour leur nourriture dans les plaines de Salisbury. A Valcartier, j'avais exigé vingt-cinq cents par jour pour leurs rations, et ils étaient bien nourris; mais on leur demandait, si je me rappelle bien, sept schellings et six deniers, ou à peu près, dans les plaines de Salisbury. Je refusai de consentir à cet arrangement conclu par sir George Perley, et je ne permis aux officiers de payer que deux schellings par jour pour leur nourriture, en sus de leur ration. Je pourrais citer des vingtaines d'autres opérations du même genre faites par lui relativement à l'armée. Autant que j'ai pu en juger, elles avaient toutes trait aux influences de la société de Londres, et non à l'avantage du service.

En ce qui concerne sir Edward Kemp, je n'ai rien à dire de son administration, vu que je n'étais pas sur les lieux. Cependant, j'ai été quelque peu surpris de voir que la ligne de conduite que préconise maintenant le premier ministre intérimaire à l'égard des critiques concernant d'autres officiers n'a pas été suivie par le ministère envers le général Smart, le colonel Pratt et le colonel Price. Ces trois officiers sont de mes amis; trois bons conservateurs, je suis fier de le dire; trois hommes fidèles qui ont bien servi la patrie. Je ne dis pas que leurs reproches soient justes ou injustes, car je n'ai pas lu les rapports; en tous cas, je ne connais pas les détails. Cependant, qu'ils soient justes ou injustes, tous les organes du ministère, toutes ses brochures, tout son camouflage, ont constamment tenté de rabaisser ces officiers. Cette conduite n'est pas conforme aux principes de la bravoure et de la justice qu'on doit attendre des sujets anglais dans leurs rapports entre eux.

Le général Smart était l'un des administrateurs les plus habiles que j'aie jamais eu le privilège de rencontrer. Un an ou deux avant l'ouverture des hostilités, j'ai visité le camp de Farnham où il exerçait le commandement à cette époque, et j'ai constaté qu'on avait craint la petite vérole, et quelques-uns des préposés au matériel de guerre se plaignaient qu'il avait fait brûler inutilement des tentes et des couvertures de laine. Je lui ai demandé: "Qu'avez-vous fait dans cette affaire, Smart?" Il m'a répondu: "Le département du quartier-maî-

tre général m'a prié de faire une enquête afin de découvrir si ces couvertures de laine étaient contaminées. J'ai été convaincu, d'après les renseignements des médecins, que les hommes qui avaient dormi sous ces couvertures avaient eu la petite vérole; aussi, j'ai d'abord brûlé les couvertures, et maintenant nous ferons une enquête". Le colonel Smart était alors un bon administrateur et j'ose dire qu'il a été un bon administrateur en Angleterre.

Quant à l'allusion que le général Smart a été renvoyé du front, il n'est pas courageux de répandre au loin l'idée qu'on a voulu faire naître ici aujourd'hui, savoir: que le général Smart a été renvoyé de France chez lui pour cause d'incompétence, ou pour quelque chose de semblable. Un régiment de cavalerie comprend environ six à sept cents hommes; un bataillon d'infanterie en renferme plus d'un millier. On conçoit aisément que cinq bataillons d'infanterie ne s'aligneraient pas avec cinq régiments de cavalerie, de sorte que nous avons décidé de démembrer l'un des régiments de cavalerie et de le former en bataillons d'infanterie. En conséquence, quelques commandants ont été mis en disponibilité. Le général Smart n'a pas reçu le commandement d'une brigade comme il s'y attendait, et il en a éprouvé du chagrin. Toutefois, il est tombé malade vers ce temps-là—souvenez-vous qu'il avait déjà servi longtemps en France, et servi bravement. Il est plutôt franc parleur, et je me demande s'il serait approuvé des plus hautes autorités. Ce n'est pas le type d'homme qui aurait l'approbation de ceux qui n'aiment pas à entendre la vérité.

Je ferai observer au premier ministre intérimaire et à la députation que la suppression de la vérité a été du commencement à la fin le grand défaut de l'administration de sir George Perley—et je crois qu'il l'est encore plus ou moins. Le rapport de M. Babtie a été répandu au loin; la réponse de M. Bruce n'a pas été publiée. Des nouvelles concernant l'enquête sur la mutinerie de Rhyl, ont paru de temps à autre dans les journaux, mais le public n'a pas connu les faits.

Supposons que l'on propose l'ouverture d'une enquête sur un fait survenu en Angleterre. Je suis en mesure de mettre sous les yeux du ministre des Finances et de la Chambre le résultat de certaine enquête sur les accusations portées contre un employé subalterne du ministère qui avait tripoté les fournitures au profit de certains officiers. L'officier le plus élevé en grade visé par les accusations prit l'affaire en main, et j'ai par devers moi la lettre où un officier dit: "Je viens de me consulter avec le ministre de la Milice d'outre-mer et nous nous sommes "arrangés" pour que le major Untel"—c'est-à-dire l'officier au nom de qui les accusations étaient portés—"s'en aille en France." Voilà comment on punissait ceux des médecins qui osaient exiger qu'il n'y eût point de tripotage aux camps. A l'époque où je dirigeais le ministère de la Milice, nous avions à nous occuper d'affaires de cette sorte, et trois fois de suite l'officier dirigeant l'hôpital de Taplow envoya des hommes au front parce qu'ils avaient refusé de faire servir à leur propre profit les articles destinés aux soldats. C'est un état de choses qui existait dans le temps et qui s'est maintenu jusqu'à présent. Quand le rapport Jenkins sera déposé—car il existe ou il a existé—il fera sur cet aspect de la situation une lumière beaucoup plus éclatante qu'on ne pouvait supposer autrefois.

L'hon. M. LEMIEUX: Mon honorable ami connaît-il les motifs de la nomination de Jenkins?

L'hon. sir SAM HUGHES: Je n'en sais vraiment rien. La première nouvelle que j'en eus, ce fut quand le député de Russell (M. Murphy) fit une question au sujet du "rapport Jenkins." Je suis allé aux informations, et ce sont des soldats qui m'ont renseigné là-dessus; car tous ceux qui rentrent au pays peuvent vous dire ce qui en est. Les émeutes de Rhyl ne sont enveloppées d'aucun mystère. J'ai causé avec deux chefs de la mutinerie de Kinmel. Revenus au pays, ils ont bon pied, bon œil et n'hésitent pas à vous raconter ce qui s'est passé. Des officiers déclarent ouvertement que la mutinerie du camp de Rhyl eut pour cause un câblogramme par quoi le Gouvernement fédéral ordonnait à l'autorité militaire d'outre-mer de ne plus rapatrier de troupes et de ne pas se réserver plus longtemps les services de paquebots, vu qu'on ne pouvait ni transporter les soldats en chemins de fer ni les libérer assez rapidement au Canada. Ce que je dis là, sir Edward Kemp le confirmait l'autre jour au banquet même dont le ministre a évoqué le souvenir en nous parlant de ces agapes amicales qui réunissaient Turner, Currie, Perley, Kemp et tout le reste de la bande. Je ne sais où l'on en était rendu du festin lorsque sir Edward déclara que le Gouvernement canadien avait tort de chercher à différer la démobilisation des troupes et que lui, Kemp, s'était de tout temps efforcé d'en hâter le rapatriement mais que l'autorité canadienne avait paralysé ses efforts.

Major général MEWBURN: L'honorable député affirme-t-il que l'on a expédié un câblogramme dans le but de surseoir à la démobilisation?

L'hon. sir SAM HUGHES: Le ministre doit savoir à quoi s'en tenir là-dessus; pour moi, je n'en sais rien.

Major général MEWBURN: Je nie formellement l'envoi d'un tel câblogramme.

L'hon. sir SAM HUGHES: Le ministre devrait se mettre en rapport avec son collègue d'outre-mer, sir Edward Kemp, voilà tout.

Il est un autre fait qu'il convient de rappeler: le soir où les 8,000 soldats canadiens qui étaient à Rhyl reçurent l'ordre de faire leurs préparatifs de départ pour Liverpool, et où arriva l'autre ordre portant annulation du premier, un officier canadien qui avait ses entrées à l'amirauté apprenait de celle-ci, que les navires ne partiraient pas; sur quoi l'officier canadien se permit d'annoncer au fonctionnaire de l'amirauté que les soldats allaient se mutiner. Ce fonctionnaire lui remit une note en lui disant de ne pas blâmer les autorités anglaises, mais de s'en prendre plutôt au Gouvernement canadien.

Je n'étais pas là, mais j'ai tout lieu de croire à l'exactitude de ce que je viens de rapporter, et aussi que certain membre de notre cabinet a dû donner des instructions tendant à faire différer le rapatriement des soldats en question. Je ne vois pas de mal à cela, mais ce n'est pas ainsi qu'il convient d'en user avec les soldats. Qu'on laisse ceux-ci s'occuper eux-mêmes de la démobilisation et qu'on cesse enfin de les traiter comme des enfants. Je ne critique point; je me borne à exposer les faits.

Pour ce qui est du général Turner et d'Argyll House, je n'ai rien à reprocher à cet officier, si ce n'est d'avoir cédé à la pression qui lui fit abandonner son commandement au front quand il aurait dû rester à la tête du corps canadien, et d'être rentré en Angleterre où il est absolument impossible que l'administration s'accomplisse avec tout le soin qu'on attendait de sa part.

Au sujet de la bonne entente qui existe entre le Canada et l'Angleterre, tout ce que je sais, c'est que je pourrais bien faire certaines révélations, si je m'en sentais le goût. Après l'établissement de la double direction, tout n'alla pas sans heurt entre notre pays et la mère patrie; mais grâce à la grande fête d'amis qui eut lieu l'an dernier, les causes de froissement entre Canadiens d'Angleterre et Canadiens de France

furent momentanément écartées dans la mesure possible. Néanmoins, il n'est pas un seul de nos soldats qui ne soit au fait de l'antipathie qui se manifestait dans le temps.

Pourquoi communiquer ainsi au public les accusations contre Argyll House? C'est ici qu'il faut porter ces accusations. Si les gens d'Argyll House, ou les ministres, en sont lésés, ils ont plein avantage, en cette Chambre, d'établir les faits. Tous ces rapports et copies de câblogrammes annulant les départs des navires, devraient être déposés. L'honorable député de Maisonneuve (M. Lemieux) pourrait alors les lire. S'il constatait avoir été mal renseigné, il pourrait s'abstenir de présenter cette motion et de gaspiller le temps de la Chambre, comme ce fut le cas aujourd'hui. Je tiens à signaler que, du temps où j'étais ministre, un commandement disait: "Laissons la lumière du jour éclairer ces choses afin que nous sachions ensuite à quoi nous en tenir."

J'ai inscrit au Feuilleton des motions que je discuterai, avant la fin de la session, d'une façon essentielle et sans faux-fuyant. Ces motions traitent de la majeure partie de ce qu'on a discuté aujourd'hui. Je ne retiendrai donc pas la Chambre en cette occasion-ci. Je dirai seulement ce qui suit, au sujet du rapport Bruce. Quand la guerre fut déclarée, nous fîmes la traversée et constatâmes que tout était sous la main du ministère de la guerre anglais. Je fus étonné de lire dans le rapport Babtie qu'il était désirable de mettre les services médicaux sous le contrôle impérial. C'est la chose que je combattis quant à tous les services en 1914, 1915 et 1916, tout le temps que je fus de l'autre côté. Pour ce qui est du gouvernement britannique, du moment que quelque chose lui était soumis, il comprenait la situation. Mais quand on approchait les officiers militaires subalternes, on n'en trouvait pas un qui ne fût désireux d'obtenir la haute main sur tout. Quand je me rendis en Angleterre d'abord, comme ministre de la Milice du Canada, le général Alderson ne me reconnaissait aucune discrétion sur le corps expéditionnaire. Lord Kitchener lui-même, comme je l'ai signalé à la Chambre, me dit: "Vous ne réclamez pas d'autorité sur ces troupes, n'est-ce pas?" Je lui répondis: "Non, sauf celui que la loi me donne". Sir George Perley me demanda à son tour: "Vous ne prétendez pas avoir affaire à ces troupes, n'est-ce pas?" Je lui appris que je ne le croyais pas entièrement compétent en matières militaires, que je ne voulais pas dis-

cuter la question avec lui. Quand lord Kitchener me demanda quelle autorité stipulait la loi, je le renvoyai à l'article 177, qui traite particulièrement des troupes expéditionnaires, c'est-à-dire celles qu'une colonie lève et paie elle-même en campagne.

L'hon. M. LEMIEUX: Voulez-vous parler de la loi sur l'armée ?

L'hon. sir SAM HUGHES: Oui. J'en ai parlé à six reprises différentes, en cette Chambre. La loi anglaise dit que la colonie qui lève des troupes et les entretient elle-même en campagne, a l'autorité suprême sur ces troupes pour l'octroi de grades, du plus élevé comme du plus bas, et pour l'administration de ces troupes en campagne, exception faite pour la direction, qui appartient au commandant en chef de l'armée britannique. En droit, les autorités britanniques n'ont aucun contrôle, direct ou indirect, sur l'instruction à Salisbury. Elles n'ont pas à intervenir sur le rationnement des vivres et des approvisionnements. Elles n'ont aucun pouvoir de mettre de côté, comme elles l'ont fait, des harnais et selleries de toutes sortes, tous neufs et de la première qualité. Mais à Salisbury, nous ne pouvions dire notre mot. Je pris l'affaire en mains, l'année suivante, et me débarrassai de tous ces maîtres. Quand les troupes canadiennes quittèrent la plaine de Salisbury, elles laissèrent une valeur d'un million de dollars en matériel canadien enfouie dans la boue, que les Anglais avaient mis de côté pour le supplanter par d'autre fourniment. Ils mirent de côté nos auto-camions, qui coûtaient de 1,800 à 2,400 piastres chacun. Ils nous dirent que nous avions trois sortes différentes de camions, dont nous ne pourrions nous procurer la fourniture en France. Ils nous fournirent cinquante et un camions de sept types différents. Ces détails sont insérés au hansard: je les ai donnés de temps à autre. Ces cinquante et un camions nous coûtèrent 55 mille livres sterling, c'est-à-dire un peu plus de deux fois le prix que nous avions payé pour d'autres camions aussi bons. Je défie qui que ce soit de mentionner un seul article quelconque d'équipement que ces subalternes du ministère de la guerre anglais n'ont pas essayé de mettre de côté au début de la campagne pour lui substituer leur propre matériel.

Ce fut la même chose quant au service de la solde. Pendant que j'étais de l'autre côté, en 1914, on me câbla du Canada : "Les Canadiens sont-ils en activité?" Je répondis: "Non". Et l'on m'expédia une nouvelle dépêche, de mon propre comté, disant qu'Untel, réserviste anglais du corps canadien, était mentionné tué. Je cherchai l'explication de la chose; et je constatai que deux jours à peine avant que je ne consulte les livres, ce réserviste retirait sa solde. Cependant, le livre anglais contenait qu'il avait été tué dans les Flandres.

Nous avions alors des inspections de troupes. A la première revue, mille soldats étaient absents que l'on signalait comme présents.

Nous avons abandonné le système de paye anglais et j'ai mis le général Carson à la tête de ce service. Tout ce que j'ai pu obtenir du ministre des Finances et du cabinet pour le général Carson a été qu'il dût s'occuper du ravitaillement, mais j'ai réussi à glisser les mots "et autres choses". C'est tout ce que je pus obtenir après une rude lutte. Tout le monde s'agenouillait devant ces officiers subalternes anglais qui voulaient diriger toute les affaires canadiennes. J'ai dit: "Nous administrerons notre propre service de trésorerie, et nous ne supporterons plus que ces gens-là se promènent avec l'argent dans des valises que souvent ils perdaient. Il fut ainsi fait et l'on paya tout le monde avec des chèques. A partir de ce moment-là, le ministre des Finances, quoi qu'il se fît beaucoup de mauvais sang au sujet du service de la trésorerie outre-mer, fut obligé de reconnaître, au retour de son fameux voyage en Angleterre avec l'auditeur général, qu'il avait trouvé le système parfait à tous les points de vue.

On nous demandait deux prix pour nos vivres. J'y ai mis fin impitoyablement. Je n'ai pas demandé la permission du Gouvernement canadien, parce que je savais qu'il eût fallu six mois pour avoir son consentement. Il a fallu trois mois pour faire nommer officier sir Max Aitken, le plus grand homme de l'empire, qui a contribué plus que tout autre être humain à gagner la guerre. Les objections venaient d'ici, pas de là-bas. Je dirai ceci: Lloyd George, Kitchener, Bonar Law, tous reconnurent immédiatement les droits du Canada. L'article 177 fut pris comme modèle et nous fûmes traités par eux comme une unité indépendante, sujette seulement aux ordres du commandant en chef.

Quand il s'est agi de la question du ravitaillement, je chargeai les colonels Murphy et McRae de ce service, et tout alla à merveille; mais ce fut une lutte éreintante. Le service médical était administré suivant le système anglais, comme la tré-

sorerie et le service des transports l'avaient été, le tout par des officiers subalternes anglais. On changea cela. Nos Canadiens qui avaient connu plus de la question des transports en cinq minutes que ces gens-là n'en avaient appris depuis qu'ils étaient au monde, devaient recevoir leurs ordres des jeunes rejetons du War office.

Je me suis aussi opposé au système des cantines là-bas. Je voulais que nous suivions la méthode du Canada où chaque bataillon administre sa propre cantine. Un officier anglais me répondit poliment—vous n'avez jamais vu une politesse plus exquise que celle de ces gratteurs—que c'était une question qui était sous le contrôle exclusif des autorités anglaises, que l'on avait adjugé les entreprises et que les entrepreneurs avaient le droit de demander les prix qu'ils voulaient. Nous avons vite remédié à cet état de choses, mais ce ne fut pas sans peine.

Ensuite on s'attaqua au service médical, dont je n'avais pas été satisfait lors de ma visite, en 1914. Remarquez que je n'avais pas à me plaindre des hommes, car dans aucun pays au monde, il eût été possible de trouver de meilleurs médecins militaires. Quand le ministre des Finances dit qu'une de nos universités se proposait de retirer son contingent, il devrait, en toute justice, dire qu'il s'agissait de diviser ces étudiants parmi les différents hôpitaux, de sorte qu'au lieu qu'un seul hôpital eût cinq ou six hommes venant de la meilleure université du Canada à ne rien faire, on pût utiliser leurs services ailleurs pour aider ceux qui étaient moins expérimentés. Je défie de comparer le rapport Bruce au rapport Babtie. J'appuierai le rapport Bruce sans jamais me lasser. Je défie quiconque en dehors du service auxiliaire volontaire et des sociétés qui voulaient que l'état de chose continuât, de trouver une seule objection au rapport Bruce qui vaille la peine d'être considérée.

Je voudrais parler du service médical. En 1915, quand j'étais outre-mer, j'ai passé en revue un bataillon, dont trois cents hommes seulement sur mille se montrèrent. J'en ai demandé la cause, et il me fut dit qu'ils étaient en convalescence ici et là autour du camp. Ces hommes ne rendaient aucun service ni à eux-mêmes ni aux soldats qui suivaient leur cours d'entraînement, en allant se reposer ainsi aux alentours du camp. C'est pourquoi nous avons réuni tous les convalescents dans des camps centraux. Nous les avons classés en quinze différentes catégories, de sorte que lorsqu'un homme sortait de la quinzième classe il était en état de reprendre sa place en ligne contre les Allemands le lendemain matin. Le résultat a été qu'au lieu de renvoyer au feu seulement 30 pour 100 de nos blessés au bout d'un certain temps, nous en renvoyions 65 pour 100, ce qui est presque le double de la proportion dans n'importe quelle autre armée au monde. Cela a eu pour effet de faire économiser au pays des millions de dollars.

Qu'avons-nous trouvé encore? J'ai demandé au général Jones, pour le premier ministre qui était à ce moment là en Angleterre, une liste des hôpitaux où se trouvaient les blessés canadiens, le matin où je suis arrivé. Environ trois semaines après j'obtins le renseignement. Un jour je m'en allai à la campagne rendre visite à une personne qui s'occupait de ces hôpitaux, et à Oxford je trouvai soixante blessés canadiens, dont le général Jones ne disait pas un mot dans son rapport.

Je me rendis à Cheltenham, à Aberystwith et à Cardiff où l'on disait qu'il y avait 200 Canadiens et je n'en trouvai que trois. Le rapport du général Jones n'avait aucune valeur. L'année suivante, en 1916, je constatai qu'un grand nombre de nos hommes étaient complètement perdus. A cet égard, je me bornerai à dire ceci: avec l'autorisation du gouvernement canadien, je demandai la nomination du colonel Bruce assisté d'un comité d'hommes compétents, chargés de faire rapport sur la situation, et son rapport est là.

L'influence sociale à Londres a eu un effet préjudiciable à cet égard; mais il a fallu accepter presque toutes les propositions qu'il a formulées à cet égard, et je vois qu'on les a adoptées aujourd'hui, sauf ses influences sociales à Londres. Je n'en dirai pas davantage sur cet aspect de la question, ce soir, car elle reviendra sans doute sur le tapis. A ce moment je quittai le ministère. Le gouvernement canadien ne voulut pas maintenir à son poste le colonel Bruce; mais grâce à l'influence de certains amis, parmi lesquels je me flatte de figurer, on lui donna du service dans l'armée britannique, et son œuvre qui a été parfaitement appréciée a tourné à son honneur et au grand bénéfice de l'armée britannique. Or, si l'on avait appliqué les conclusions de son rapport, nos soldats auraient bénéficié de l'expérience de ces éminents médecins dont les services, dans une large mesure, n'ont pas été utilisés, parce qu'ils ont fait double emploi au lieu d'être répartis de façon générale parmi les hôpitaux.

Quant à la ségrégation de ces hommes, il y a ici un aspect social ou un côté mondain de la question que je m'abstiens de toucher pour le moment, mais qui a exercé une influence fort préjudiciable à la réunion des Canadiens dans les hôpitaux. Quant aux détachements du service auxiliaire volontaire, le docteur Bruce s'y est opposé, à cause de la complète inexpérience de ces volontaires, de leur manque de surveillance et de leur isolement. Notre gouvernement payait 75 cents par jour pour les soins donnés à nos soldats par des infirmières sans expérience, alors que les soldats anglais bénéficiaient des soins donnés par nos gardes-malades d'élite, et ne payaient que 75 cents par jour, chose évidemment injuste.

J'ai souvenance qu'un jour, l'honorable député de Perth-Nord (M. Morphy) qui a occupé votre fauteuil un moment ce soir, m'adressa une dépêche me disant que la mère d'un soldat lui avait parlé d'un militaire, hospitalisé dans un hôpital du pays de Galles et lui avait écrit une lettre lui disant qu'il se mourait et qu'il voudrait être transféré dans un hôpital canadien. L'honorable député voulait savoir si je pourrais faire quelque chose à cet égard. Vingt-six heures plus tard le général Carson nous notifia avis que le soldat en question avait été transféré de l'hôpital gallois où il ne comprenait pas la langue qu'on y parlait, à un hôpital canadien; et trois semaines plus tard nous reçumes une deuxième dépêche disant qu'il était en pleine convalescence. Je pourrais citer des milliers d'exemples de soldats canadiens nous demandant par dépêche qu'on les transférât ainsi et durant mon séjour en Angleterre ils me supplièrent, à maintes reprises, de les envoyer à des hôpitaux canadiens où ils se trouveraient parmi des amis, et non pas de parfaits étrangers. Il y avait la question d'administration. Le colonel Bruce se mit à la recherche des soldats perdus, et l'on en découvrit sept cents qu'on avait complètement perdus de vue. Le service médical en avait perdu la trace, mais ils reparurent en moins d'une semaine, et plus tard par centaines chaque semaine. Des centaines de soldats étaient dispersés un peu partout en Angleterre, qu'on aurait dû rapatrier. Alors il n'y avait pas de suppression de faits et quand on constatait quelque négligence chez un officier ou quelque chose de répresensible nous tenions à y remédier à bref délai, sans nous demander si quelqu'un en souffrirait. Evidemment, nous évitions autant que possible de blesser personne, et si l'on nous présentait des excuses, nous les écoutions volontiers; mais nous tenions à ce que le service se fît convenablement. Sinon, les coupables devaient faire place à d'autres. Je m'abstiens de toute polémique à cet égard.

L'hon. M. LEMIEUX: Mon honorable ami a parlé du brigadier-général Smart. Pourrait-il nous donner son opinion au sujet du colonel Pratt et du colonel Price?

L'hon. sir SAM HUGHES: Je regrette d'avoir oublié de mentionner le colonel Pratt. Un rapport apparemment confidentiel, hostile au colonel Pratt, a paru dans les journaux d'Ottawa. Il est loin de ma pensée de croire que le ministre de la Milice et de la Défense permettrait la publication d'un rapport de ce genre, mais enfin il a été publié, voyons ce qui en est. Le colonel Pratt offrit d'aller servir outre-mer à un titre quelconque, afin de pouvoir combattre. Il était trop âgé et on lui confia un poste à Dunkerke.

L'hon. M. LEMIEUX: Il a recruté son régiment?

L'hon. sir SAM HUGHES: Oui. Il n'avait pas d'expérience militaire. Mais presque tous nos gars en manquaient aussi, et ceux qui en possédaient hésitaient à aller au front de guerre, et voilà pourquoi nous avons accepté les services d'hommes comme le colonel Pratt qui tenait à aller au front.

Ce que je tiens à faire remarquer, c'est que le colonel Pratt était à Dunkerque. L'officier supérieur n'aimait pas la manière canadienne, énergique, libre et débonnaire du colonel Pratt et il le disait. Mais quand ce vieil officier eut des difficultés avec les coolies chinois, le colonel Pratt entreprit d'apaiser ces individus, et en moins de trois heures il rétablit la tranquillité parmi ces cinq mille Chinois et sauva de la boucherie une quantité de ces Chinois qui étaient effrayés du bombardement des canons allemands. L'officier supérieur était à peu près impuissant. On ne peut en dire de trop élogieux sur l'œuvre du colonel Pratt pendant la guerre. Quand j'étais membre de la Chambre, il y a vingt-cinq ou trente ans, j'ai constaté que des rapports dissimulés pouvaient être faits par des officiers divisionnaires dont quelques-uns étaient maintenus dans leurs positions parce qu'ils étaient incapables de gagner leur vie autrement. Ces rapports pouvaient être invoqués contre un officier qui ne les voyait même pas. J'ai lutté à chaque session jusqu'à ce que j'eusse obligé le ministre de la Milice et de la Défense à décider qu'aucun rapport ne fût fait contre un officier par

son supérieur sans que le rapport ne fût signé par l'officier. Je n'ai jamais entendu directement ou indirectement aucun mot contre le colonel Pratt et si cet officier de Dunkerque a fait un rapport semblable, il a violé toutes les règles de l'honneur. Le colonel Pratt est impulsif, mais ce sont les hommes impulsifs et audacieux qui accomplissent les grands exploits et non les hommes tranquilles. Je n'ai jamais entendu critiquer le colonel Price. C'est un gentleman de Toronto qui a levé un splendide bataillon. Les militaires sont un peu comme les prédicateurs et les docteurs. Je me souviens d'avoir entendu un jour une vieille dame dire que si vous voulez entrer dans les bonnes grâces d'un prédicateur, vous devez dénigrer son rival. Il en est de même pour les militaires. Dites à un militaire qu'il est de beaucoup un plus grand soldat que le colonel un tel et cela lui fera fort plaisir, et il y a beaucoup de cette variété de choses dans le service militaire.

Une VOIX: C'est la philosophie humaine.

L'hon. sir SAM HUGHES: C'est possible, mais c'est de la lâcheté. J'ai appris à connaître le caractère des soldats canadiens, et si quelques-uns ont des fautes ou des faiblesses je ne crois pas que dans l'ensemble vous puissiez trouver des officiers et des soldats meilleurs que les Canadiens au front.

M. POWER: Après avoir entendu parler l'honorable député de Victoria (sir Sam Hughes), j'en suis arrivé à conclure que le Canada lui doit une grande reconnaissance. Il nous a sauvés des ravages de l'impérialisme et il a pu s'adresser aux plus hautes autorités en Angleterre et leur dire que les soldats canadiens avaient droit à certaines choses et il les a obtenues. J'ai toujours eu une grande opinion de mon ami l'ex-ministre de la Milice (sir Sam Hughes) et je saisis cette occasion de le lui dire ici. Il a dit, très justement je crois, que le Gouvernement aurait dû prendre connaissance de la réponse du colonel Bruce au rapport Babtie et la déposer sur le bureau de la Chambre. Le colonel Bruce, qui était un bon soldat et un bon médecin, a fait un certain rapport, dont 80 p. 100 ont mérité l'approbation du premier ministre intérimaire; pourtant le Gouvernement prétend n'avoir rien entendu des critiques qui lui ont été adressées. Presque tout le monde en a entendu parler. Le ministre de la Milice ou le premier ministre intérimaire aurait dû faire une enquête dans cette affaire.

J'ai écouté avec beaucoup d'attention le discours de l'honorable ministre de la Milice (major général Mewburn). J'ai toujours constaté qu'il était très franc dans toutes les questions que j'ai eu à traiter avec lui et il a été également franc cet après-midi. En répondant aux accusations Smart et Pratt, il a déclaré presque dans tous les cas, qu'il les ignorait. Chaque fois qu'un honorable député lui demandait des renseignements, le ministre répondait: On sait cela outre-mer, je l'ignore. J'en suis donc arrivé à conclure que la coopération dont le ministre était si fier cet après-midi, n'a pas dû exister au degré dont il s'est vanté. Si elle existe, le ministre devrait avoir au moins plus de renseignements venant de l'autre côté. Nous devrions avoir dans le Parlement du Canada quelqu'un qui soit capable de répondre à toutes les questions que nous posons au sujet de nos soldats qui sont au front, de leur traitement et de la conduite générale de la guerre. Je ne dis pas cela comme une grande critique à l'adresse de notre honorable ami le ministre de la Milice, pour lequel j'ai le plus grand respect comme je l'ai déjà dit. Mais, au point de vue constitutionnel, il devrait y avoir quelqu'un dans ce Parlement canadien pour répondre à nos questions. Le ministre de la Milice est victime jusqu'à un certain point des fautes de son prédécesseur immédiat et peut-être aussi légèrement des fautes—car il en avait—de son prédécesseur plus ancien.

Donc, tout en lui rendant justice, je suis porté à croire que s'il avait adopté l'attitude de son prédécesseur et dit au ministre d'outre-mer: "Je veux que cela se fasse sans délai et que vous pratiquiez la plus stricte économie", en un mot s'il avait fait preuve de la même énergie que son prédécesseur, il aurait eu plus de satisfaction devant le Parlement.

Pour résumer les réponses faites par l'honorable ministre de la Milice et le premier ministre intérimaire aux accusations portées par le général Smart et le colonel Pratt, elles se réduisent à ceci: Le général Smart ne connaît absolument rien de ces questions et le colonel Pratt est absolument dans le même cas. Ces deux officiers n'auraient jamais dû suivre une pareille ligne de conduite; ils auraient dû nous mettre au courant des faits; ils auraient dû nous confier ces choses; au lieu d'annoncer au peuple canadien que nos jeunes gens ont été maltraités au front. Est-ce là la réponse que nous désirons? Est-ce là la réponse que le Parlement canadien a le droit d'exiger du premier ministre intérimaire et du ministre de la Milice? Ce n'est pas du tout une répense aux accusations que de prétendre que

le général Smart est resté en Angleterre et qu'il n'a passé que soixante-douze jours en France. Puisque ces accusations ont trait à ce qui s'est passé en Angleterre et seulement en Angleterre le général Smart est donc en meilleure posture pour dénoncer l'administration de nos hôpitaux que s'il avait passé quatre ans en France. C'est la même chose pour le colonel Pratt. Ce n'est pas une réponse valable aux accusations qui ont été portées que de venir prétendre que ces deux officiers, possédant d'excellents dossiers militaires, ne sont pas allés en France. Nous sommes informés que l'un des deux a offert d'accepter un grade inférieur, afin de pouvoir aller combattre dans les tranchées. L'autre a été empêché d'aller au front, à cause de l'organisation du régiment auquel il appartenait, mais plus tard, il offrit de passer au rang de colonel, afin d'être en mesure de passer en France. On a constaté qu'il n'y avait pas de place pour lui en qualité de colonel dans les rangs de l'armée canadienne en France. Or, s'il n'avait pas les aptitudes voulues pour occuper le grade de colonel dans les rangs de l'armée canadienne en France, comment se fait-il qu'on l'ait retenu avec le grade de général pour l'instruction de nos troupes en Angleterre?

Mais revenons à la question principale. Je suis convaincu que si des plaintes étaient arrivées aux oreilles du ministre de la Milice lors de son séjour en Angleterre, il aurait fait de son mieux pour y remédier. Ce n'est pas la coutume, toutefois, dans l'armée—cela n'a jamais été la coutume et l'on a tout fait pour dissuader ceux qui auraient pu être tentés de l'implanter—pour les officiers de passer par-dessus la tête de leurs supérieurs pour faire des plaintes. Si des officiers avaient proféré des plaintes comme dans le cas qui nous occupe, s'ils avaient divulgué une partie des secrets qu'ils sont présumés garder en eux-mêmes nous les aurions vus, comme à l'heure qu'il est, en butte aux attaques de tous les journaux à la solde ou sous la direction du Gouvernement. Dans le présent cas, on va même jusqu'à les avertir que leur vie privée va être attaquée et que leur conduite est déshonorante. Les officiers qui ont servi en France ne peuvent donc pas porter d'accusations, sans prendre le risque de voir ruiner leur réputation et renoncer à tout avancement dans la carrière militaire.

Relativement au service médical, j'ai servi moi-même dans cette branche et je n'ai que des louanges à adresser à mes vaillants camarades, à ces hommes qui, sous le feu le plus terrible et dépassant toute description—brancardiers, médecins et infirmiers—se montrèrent toujours habiles, courageux et prêts à accomplir leur devoir comme des Canadiens et à l'honneur du service de santé canadien. Je n'ai rien à dire des majors, des capitaines et des sergents. Cependant, à mon avis—et je suis un peu au fait de la question—l'administration du service de santé canadien, en tant que le haut commandement est concerné, n'était pas ce qu'elle aurait dû être en 1915 et en 1916. Je me rends parfaitement compte de la situation sans qu'il soit nécessaire de blâmer qui que ce soit. Le gouvernement canadien était désireux de se procurer les services des meilleurs médecins. Les autorités obtinrent les services des médecins les plus en vue de Montréal, de Toronto et de toutes les principales villes du Canada. Le Gouvernement, toutefois, ne pouvait raisonnablement espérer qu'un médecin ayant une clientèle de 20,000 à 40,000 piastres par année, accepterait la solde d'un simple capitaine. On donna donc le grade de colonel à ces grands médecins et règle générale ces colonels furent chargés de l'administration des hôpitaux. Il n'est guère raisonnable d'espérer qu'un spécialiste de maladies des yeux, des oreilles, du nez et de la gorge ou même un médecin de famille soit en mesure d'administrer un hôpital contenant des milliers de lits dès qu'il endosse l'uniforme.

Il est donc naturel et logique que la mauvaise administration et l'incompétence aient fleuri dans le haut commandement du service médical canadien. Si les rapports Bruce et Babtie ont fait disparaître l'incompétence, pour quelle raison sir Guy Carleton est-il revenu au Canada un peu plus tard? Si mes renseignements sont exacts, peu de temps après la remise de ces rapports, le directeur des services médicaux canadiens, sir G. Carleton Jones fut littéralement dépouillé de son commandement. S'il n'y a pas eu d'erreurs administratives, pour quelle raison le rapport Babtie dit-il que l'administration a commis des erreurs? Les accusations portées par le général Smart et le lieutenant-colonel Pratt sont basées sur ce rapport.

Pourquoi alors le premier ministre intémaire dirait-il de ces hommes qu'ils ne font pas leur devoir et ne sont pas de bons officiers en portant de telles accusations?

Abordons maintenant l'examen de la question de ce que l'on a appelé l'isolement. J'étais à l'hôpital en 1916, pas bien loin de Londres, à peu près à l'époque où le premier ministre intérimaire dit qu'il était là et je me rappelle la controverse qui faisait rage à ce sujet. C'était, je le pense, une

question extrêmement difficile, que seuls auraient pu résoudre des hommes éminemment capables; une question à l'égard de laquelle, comme le dit le ministre, la moitié des forces canadiennes était opposée à l'autre. Quoi qu'il en soit, si la question a été traitée et décidée au seul point de vue de l'unité du service canadien, j'admets avec le premier ministre intérimaire qu'elle a été traitée comme il le fallait, puisque dans le temps, avec le nombre de malades qui se présentaient, il aurait été impossible, selon moi, d'obtenir que les Canadiens fussent isolés. Mais si le projet de dispersion des malades a été adopté uniquement pour plaire aux impérialistes amis de sir George Perley, lesquels paradaient dans les rues de Londres ou encore pour plaire aux médecins de la commission Babtie qui, désireux d'adopter ce système, invoquaient tout particulièrement le motif d'un resserrement du lien impérial, je déclare, monsieur l'Orateur, que j'y suis absolument opposé. J'ai peu de confiance dans une propagande que l'on fait aux dépens de malades que la guerre jette dans nos hôpitaux.

Et maintenant, monsieur l'Orateur, la question d'Argyll House. Je n'ai eu que bien peu de rapports avec cette maison. Dans presque toutes les occasions où j'ai pu avoir à m'y rendre, j'étais officier beaucoup trop jeune pour être admis en la présence de ceux que je voulais voir. Je n'ai même pas eu une chance de les approcher. Le ministre de la Milice peut bien ne jamais avoir entendu parler de plaintes relatives à Argyll House, mais il en est autrement de moi et, parmi tous les officiers ou hommes de troupes qui aient eu tant soit peu à faire à cette maison, j'en connais à peine un seul qui ne dise d'elle qu'elle est de tous les établissements du monde le pire et le plus mal administré.

Quant au général Turner, je le connais personnellement. C'est un enfant de Québec, et je dois dire, pour la gouverne de certains membres de l'opposition, qu'il y a eu dans cette guerre onze autres généraux qui étaient de la province de Québec. Lors donc que ces messieurs se plaignent de notre négligence à faire passer sur les champs de bataille la force musculaire de notre province, nous pouvons toujours leur répondre que nous avons du moins fourni la force intellectuelle. Le général Turner est un héros, qui a obtenu la croix de Victoria par des actes de la plus haute vaillance dans la guerre du Sud-Africain. Passé en France, il y a acquis une renommée égale à celle de n'importe quel autre général des armées britanniques ou canadiennes. Il a été enlevé du front et amené à l'Argyll House, où la plupart des nominations étaient dues, ai-je entendu dire, à des manœuvres politiques et données presque toutes à des Canadiens. Ces nominations étaient de telle nature qu'à peine se trouve-t-il dans tout le corps expéditionnaire un seul homme qui n'ait pas eu à se plaindre de l'Argyll House, ou n'ait eu rien de mal à dire de cette maison.

Les réclamations ont été générales. Rien de précis naturellement, parce que l'on avait peur, comme je l'ai déjà dit, de perdre ou sa place ou une chance de promotion dans l'armée; mais personne de ceux qui pouvaient éviter d'avoir affaire à Argyll House n'aurait voulu s'en approcher.

On a parlé de la démobilisation, et je me demande si le ministre sait que, dans les derniers jours de 1916 ou les premiers de 1917, une commission a été établie en Angleterre, dont sir George Perley était le président et dont faisait partie sir Montague Allan ou sir Andrew Allan et, comme secrétaire, le major Sullivan de Winnipeg. Cette commission s'est mise à l'œuvre et elle a tiré des plans en vue de la démobilisation du corps expéditionnaire canadien. Je félicite le Gouvernement de ce jour-là d'avoir alors pris ces mesures, mais je dois dire que l'on a perdu un temps précieux en de futiles travaux. Des plaisants ont, par exemple, élaboré des questionnaires où l'on s'informait des ancêtres de votre femme et où, en style d'artilleur, il fallait dire en la décrivant qu'elle était du sexe féminin. Ces questionnaires ont circulé dans tout le pays. Le projet auquel on s'est arrêté—et je compte que le ministre voudra bien me reprendre au cas où je me tromperais—ç'a été une démobilisation des troupes canadiennes par professions ou occupations, c'est-à-dire que les hommes des métiers les plus souffrants dans telle ou telle région seraient rapatriés d'urgence; ceux d'abord, je suppose, qui assureraient l'exécution des transports, puis les charpentiers, et ainsi de suite. J'ignore si l'on a tenu bien longtemps à ce projet, mais c'était peut-être, à mon avis, un plan exécutable. Quoi qu'il en soit, quand vint la signature de l'armistice, nous avons constaté que le Gouvernement n'avait encore formulé rien de bien précis à cet égard. On s'est plaint d'abord des navires qui ramenaient nos troupes, puis une enquête a été instituée à l'occasion du Northland. Nous avons eu ensuite les troubles du "Metagama", et bien d'autres, tous relatifs aux transports. Les plans de démobilisation furent de nouveau modifiés, et l'on découvrit tout récemment

que les soldats désiraient revenir dans leurs foyers par bataillons.

Ces questionnaires ayant été distribués en 1917, on aurait pu découvrir plus tard, par le même moyen que maintenant, si les soldats désiraient ou ne désiraient pas s'en revenir par unités, et ainsi l'on aurait pu simplifier le travail dans une large mesure. Un officier de France qui venait de quitter la région du Rhin m'informait, l'autre jour, que l'on faisait sortir les soldats trois fois par semaine pour les faire répondre à une autre série de questions bêtes, afin d'entretenir leur espoir.

On a répété, à tort ou à raison, mais à raison je crois, que le gouvernement canadien avait affecté "l'Olympic" et "l'Aquitania" au transport des troupes américaines d'Europe aux Etats-Unis, et laissé geler, dans les camps anglais, des Canadiens qui étaient là depuis quatre ans. Voilà une des causes immédiates des émeutes de Rhyl. Il est plus que probable que l'extrême célérité avec laquelle je suis heureux de voir que l'on nous renvoie nos troupes, est surtout due à ces mutineries.

On a demandé, cet après-midi, combien il était revenu de soldats depuis que les désordres avaient eu lieu. C'est ce que je ne saurais dire, mais je pense qu'il en est revenu beaucoup depuis lors. Il est vrai, cependant, que "l'Olympic" et "l'Aquitania" ont cessé de transporter des troupes américaines et ont été affectés au transport des nôtres, ce qui semblerait justifier, en quelque sorte, les soulèvements et condamner le ministre qui représente la Milice ici, ou son collègue qui le représente outre-mer. Quoi qu'il en soit, je tiens compte au ministre de la Milice de ce que, depuis un mois, on paraît l'avoir investi de l'autorite attribuée jusque-là à Argyll-House par rapport à l'embarquement et au débarquement des troupes canadiennes. Dans ce cas les accusations portées contre Argyll-House sembleraient être prouvées par l'action même du gouvernement canadien.

Nous devrions nous enquérir à fond de ces accusations. Si elles ne sont pas fondées—je ne saurais dire si elles le sont ou non—le Gouvernement n'a rien à craindre; mais si elles le sont, il a droit, et le pays a le droit de savoir combien de soldats ont été en traitement en Europe. Si un officier ou un soldat quelconque faisant partie de la milice canadienne a été maltraité dans un hôpital britannique ou canadien, au point d'en souffrir physiquement ou d'en mourir, ou si les soldats canadiens sont ou ont été retenus en Angleterre au delà du délai nécessaire à la démobilisation, à cause de l'incurie d'Argyll-House ou de toute autre autorité, ceux qui sont coupables de cette négligence devraient en être frappés, et je pense que le peuple canadien partage cet avis-là.

On a porté cet après-midi, certaines accusations contre les hôpitaux britanniques. Au point de vue de la constitution, du tempérament et de la race, je n'ai jamais beaucoup aimé l'Angleterre; mais je n'ai que les plus grandes louanges à faire des braves infirmières, des médecins et des ordonnances des hôpitaux britanniques depuis les deux fois que j'ai été traité dans ces hôpitaux, après avoir été blessé. J'ai passé environ un mois et demi à l'hôpital de Mlle Pollock, rue Weymouth, à Londres, et je suis ensuite passé dans une maison des convalescents. Les patients y étaient traités tout aussi bien qu'ils l'eussent été à l'hôpital civil le mieux tenu. La deuxième fois que j'ai été blessé j'ai passé près d'un an à l'hôpital Royal-Herbert, à Woolwich, un des plus grands et des plus anciens hôpitaux de l'empire britannique. Là aussi le personnel était la bonté même; tous ceux qui en faisaient partie se multipliaient pour faire du bien aux malades, surtout aux soldats des colonies, et encore davantage aux Canadiens et aux Australiens. "Ces pauvres soldats viennent d'au delà des mers", disaient-ils, "et comme ils n'ont personne pour prendre soin d'eux, nous allons nous charger de les traiter nous-mêmes". On nous a si bien traités, aux hôpitaux britanniques, que je ne saurais m'empêcher de contredire toute déclaration faite contre la population et les autorités médicales d'Angleterre au sujet du traitement des soldats canadiens dans les hôpitaux anglais.

M. MANION : L'honorable député de Muskoka (M. McGibbon) se proposait d'adresser la parole, ce soir, mais il a dû y renoncer, parce qu'il avait à s'absenter. Pour moi, je n'avais pas l'intention de prendre part à ce débat, mais comme il y a ici trois membres de la faculté qui ont fait du service au front, on trouverait peut-être étrange qu'ils ne disent pas quelques mots pour prouver qu'ils ne sont pas absolument indifférents à cette discussion. Toutefois, ces trois médecins ne figuraient pas parmi les docteurs distingués dont le premier ministre intérimaire a parlé, ils jouaient tout simplement le rôle de capitaines dans les rangs de l'armée. Par conséquent, les méfaits que l'on reproche à Argyll-House ne sont peut-être pas de leur compétence.

L'honorable député de Skeena (M. Peck), par pure générosité, a pris la défense des médecins. Si ces derniers eux-mêmes n'ont pas pris la parole, c'est qu'ils considèrent que leur conduite au front n'a pas besoin d'être défendue. A mon point de vue, les accusations ne visent pas les médecins, mais l'administration du service de santé. C'est pourquoi l'honorable député d'Essex-Sud (M. Brien), l'honorable député de Muskoka et moi qui avons fait partie des différents services, qui avons été attachés aux hôpitaux centraux, qui avons suivi les bataillons dans les tranchées et qui sommes passablement au courant des différents aspects de cette question, sommes peut-être en mesure de contredire quelques-unes des affirmations faites par les orateurs des deux côtés.

L'honorable député de Skeena a dit que les médecins ont été braves. Certainement; mais ils n'ont pas été plus braves ni moins braves que les autres Canadiens et les Anglais, depuis les simples soldats jusqu'aux brigadiers-généraux. Tous ceux qui sont allés outre-mer étaient braves. Il n'y a pas eu de cas de lâcheté au front, autant que j'ai pu voir. Je dirai en passant qu'une des premières croix de Victoria accordées dans cette guerre, a été donnée à un médecin canadien de Montréal, le docteur Scrimger. Il n'y a donc pas lieu de prononcer de longs discours pour défendre leur réputation.

L'honorable député de Victoria (sir Sam Hughes), de même que tous ceux qui ont pris part au débat, se sont montrés pleins de déférence et de courtoisie envers les membres de la profession médicale, mais l'honorable député de Victoria s'est permis des remarques peu courtoises à l'adresse des dames du service auxiliaire des hôpitaux. Tant que la nature humaine sera ce qu'elle est, il y aura des incidents comme ceux dont il a parlé, mais je suis certain qu'il n'y en avait pas plus parmi les dames de ce service que dans toutes les autres classes de la société. J'ai vu ces dames à l'œuvre dans les hôpitaux et je suis convaincu que presque toutes méritent la reconnaissance et l'admiration du monde civilisé pour ce qu'elles ont fait sur les champs de bataille. Je croirais manquer à mon devoir si je laissais passer cette occasion de leur rendre ce témoignage, même s'il faut pour cela contredire certaines assertions de l'honorable député de Victoria pour qui j'ai beaucoup d'estime personnellement. C'est une excellent homme, mais comme les bons fusils, il part quelquefois au premier repos.

En terminant, je répète que c'est le côté administratif du service de santé qui a été attaqué cet après-midi. Pour cette raison et aussi parce que le Gouvernement a réfuté les accusations, je ne vois pas que les médecins qui sont ici soient tenus d'entrer en lice.

L'hon. sir SAM HUGHES: Si j'ai bien compris mon honorable ami, il prétend que je me suis plaint des dames du service auxiliaire. Je ne leur ai jamais adressé le moindre reproche. C'est le système lui-même que j'ai blâmé. Mon honorable ami ignore-t-il qu'après le rapport Bruce, le service auxiliaire, au lieu d'occuper de petits quartiers misérables, un peu partout, a été réuni aux grands hôpitaux?

M. MANION: Mon honorable ami a probablement raison. Beaucoup de choses ont été changées après le rapport Bruce. Je l'admets sans la moindre réserve et c'est aussi ce qu'a fait le premier ministre intérimaire cet après-midi. Cependant, j'ai bien mal compris l'honorable député s'il ne s'est pas permis des plaisanteries à l'adresse du personnel du service auxiliaire volontaire, si je me suis trompé, je retire ce que j'ai dit.

L'hon. sir SAM HUGHES: L'honorable député et les autres médecins qui étaient en Angleterre ne se sont-ils pas moqués de ce service dans les conditions où il était avant le rapport Bruce?

M. MANION: Je n'ai pas du tout défendu le système; j'ai parlé uniquement du travail fait au front par les membres du service. J'ai été à même de constater personnellement que ces femmes canadiennes et anglaises ont fait un travail admirable et méritent la reconnaissance de toute la race anglo-saxonne.

M. NICHOLSON (Algoma-Est): Monsieur l'Orateur, les accusations portées cet après-midi par l'honorable député de Maisonneuve (M. Lemieux) contre l'administration du service de santé pendant la guerre nous forcent à nous demander si la Chambre devra subir encore longtemps des exhibitions comme celle-là?

Ce n'est que dernièrement que quelqu'un q 'e nous croyions, au moins, au courant des événements, nous a dit en cette enceinte que nos soldats avaient été forcés de défendre des positions, ce qui signifiait ni plus ni moins qu'on les envoyait à dessein à la boucherie afin que ces officiers de l'armée canadienne puissent se couvrir de gloire. Cet après-midi nous avons entendu dire que la situation a été la même dans les hôpitaux canadiens ou anglais, où nos soldats ont été placés lorsqu'ils ont reçu des blessures sur le champ de bataille. Nous avons entendu

le représentant de Maisonneuve dire que ce pays aura à supporter le fardeau de dizaines de millions de dollars de pensions, à cause des mauvais traitements criminellement infligés à nos soldats canadiens dans les hôpitaux d'Angleterre.

L'hon. M. LEMIEUX: Que mon honorable ami me permette de l'interrompre. Il ne désire pas, j'en suis sûr, m'attribuer des paroles que je n'ai pas prononcées. Ce que j'ai dit cet après-midi était fondé sur les déclarations de trois officiers. Ces déclarations ne sont pas de moi; elles sont du général Smart, du colonel Pratt et du colonel Price.

M. BUREAU: Des citations.

M. NICHOLSON (Algoma-Est): Je suis novice au parlement; je suis un nouveau membre de cette Chambre. L'honorable député a déclaré cet après-midi, de manière que je l'entende, qu'il était le doyen de la Chambre.

L'hon. M. LEMIEUX: L'un de ses plus anciens membres.

M. NICHOLSON (Algoma-Est): Devons-nous comprendre que l'honorable député élèvera la voix dans cette enceinte pour consigner dans le hansard des propos tenus hors de ces murs, sans en accepter la responsabilité? Si le général Smart, le colonel Price et le colonel Pratt ont tenu hors d'ici ou dans une autre assemblée des propos qui n'étaient pas vrais et si le représentant de Maisonneuve les répète, afin qu'ils soient répandus au loin dans tout le pays, quel est le coupable? Est-ce le général Smart le colonel Pratt ou le colonel Price, ou bien le représentant de Maisonneuve?

L'hon. M. LEMIEUX: Si ces propos sont faux, ces officiers peuvent être traduits devant un conseil de guerre.

M. NICHOLSON (Algoma-Est): Je me le demande. Ces propos ne sont pas tenus par des généraux ou des colonels, mais par des civils.

L'hon. sir SAM HUGHES: Les civils ne peuvent-ils pas être accusés de diffamation?

M. NICHOLSON (Algoma-Est): Peut-on poursuivre en diffamation celui qui fait une déclaration dans le sanctuaire inviolable de la législature de la province de Québec ou dans cette Chambre?

L'hon. M. LEMIEUX: Ils ont fait ces déclarations dans les journaux sous leur propre signature.

M. NICHOLSON (Algoma-Est): Quoi qu'il en soit, on a déclaré ici cet après-midi que le pays devra porter un fardeau de millions de dollars à cause des mauvais traitements subis par des soldats canadiens dans des hôpitaux de France et d'Angleterre, et voilà en quoi je diffère d'avec le représentant de Fort-William-et-Rainy-River (M. Manion), malgré mon grand désir de tomber d'accord avec lui, relativement aux accusations qui ont été portées. Si nos soldats ont été criminellement maltraités, comme on l'a dit, dans les hôpitaux de Grande-Bretagne et de France, quels sont ceux qui les ont maltraités? Sont-ce les directeurs d'Argyll-House ou les médecins et les infirmières qui les soignaient. Je ne crois pas que les déclarations qui ont été faites supporteraient un seul instant l'examen. Si l'enquête complète qu'on demande doit avoir lieu, ceux qui portent ces accusations devraient être interrogés les premiers. Le représentant de Victoria (sir Sam. Hughes) a dit qu'il n'était pas chevaleresque—je crois que c'est l'expression dont il s'est servi—de dénigrer le général Smart, le colonel Pratt et le colonel Price qui ont servi comme ils l'ont fait en Europe.

L'hon. sir SAM HUGHES: Oh! non.

M. NICHOLSON (Algoma-Est): Etait-il chevaleresque de leur part de porter des accusations contre des camarades qui ont combattu avec eux? Que dire de cet aspect de l'affaire? J'ai chez moi dans mes cartons cinq cents lettres de soldats qui ont servi en Angleterre et en France; plus de deux cents de ces lettres ont été écrites dans des hôpitaux de France ou d'Angleterre, et chacun de mes deux cents correspondants fait les plus grands éloges du traitement qu'il a reçu dans ces hôpitaux. Mon propre fils a passé cinq mois dans un hôpital d'Angleterre, et écrivant à sa mère il disait: "Pour l'héroïsme et l'attachement au devoir, nul de ceux qui sont allés à l'assaut en France n'a fait plus dans la présente guerre que les médecins et les infirmières qui soignent les blessés à leur retour du front". Et qu'on lise ce qu'on voudra ou qu'on emploie le langage le plus choisi, la substance des accusations qui ont été portées cet après-midi se résume simplement à ceci: que les médecins et les infirmières n'ont pas accompli leur devoir.

Et parce que je compte parmi mes amis quelques-uns de ceux qui, comme je le sais, ont accompli leur devoir outre-mer au prix de maints sacrifices, je soutiens en cette Chambre que les personnes qui ont porté ces accusations devraient être mises en demeure de les prouver.

M. BUREAU: C'est ce que nous voulons tous.

M. NICHOLSON (Algoma-Est): J'ajouterai maintenant un mot ou deux au sujet des désordres du camp de Rhyl. Dans quelques-unes des accusations auxquelles mon honorable ami a fait allusion cet après-midi, et qui ont été portées par les colonels Pratt et Price, il est dit que l'émeute du camp de Rhyl est due à la mauvaise administration d'"officiers ronds-de-cuir". Il se trouve par hasard que je connais l'officier qui commandait au camp de Rhyl avant et durant la révolte. C'est indirectement que j'ai appris cela. Le major M. C. McLean, décoré de l'ordre du Service distingué pour avoir franchi le canal à la tête de sa compagnie et pour ainsi dire pris d'assaut la ville de Valenciennes, qui se rendit au front avec les Highlanders de McLean et n'en revint qu'après avoir mérité d'être décoré et après être resté au feu jusqu'au moment où les Canadiens sont entrés dans Mons—voilà l'homme que l'on dénonce comme l'"officier rond-de-cuir", le soldat "sauve-sa-peau" qui a amené les Canadiens de Rhyl à se révolter.

Une autre affirmation a été faite relativement à la démobilisation. On a fait entendre à cette Chambre et au pays que le Gouvernement est criminellement responsable de cette émeute, parce qu'il ne s'est pas suffisamment hâté de rapatrier nos soldats. Je ne sache pas que le Gouvernement l'ait déclaré, mais je suis prêt à soutenir ici-même que nos soldats ont été ramenés en Canada aussi rapidement qu'il était possible de les recevoir aux ports de l'Atlantique à mesure qu'ils y arrivaient. 30,000 hommes nous reviennent par mois, et en mars il nous en est revenu 42,000. Il faut quarante trains de voyageurs pour conduire à destination chaque millier d'hommes qui descendent à Halifax, et il s'écoule en moyenne un délai de dix jours avant que ces trains puissent revenir chercher un nouveau contingent à Halifax. Demandez-vous combien de soldats les chemins de fer canadiens sont en état de transporter avec l'équipement dont ils disposent. Pour ma part, j'estime qu'on a accompli des merveilles, si nous tenons compte de toutes les difficultés que présente le transport des troupes après leur débarquement au Canada. Il est exact que deux millions de soldats ont été ramenés en Angleterre, mais ils n'avaient que la Manche à traverser, soit un voyage de deux ou trois heures, et tout au plus d'une demi-journée. Ce n'est plus la même chose quand il s'agit de transporter ces soldats au Canada. Ils ont d'abord à couvrir de 2,500 à 3,000 milles sur l'Atlantique; puis, pour ceux qui demeurent à Winnipeg ou dans l'Ouest, soit une bonne moitié, de 2,000 à 4,000 milles par voie ferrée. Et les trains ont à revenir au point de départ à temps pour l'arrivée du contingent suivant.

Malgré cela, des députés persisteront à dire que le Gouvernement est criminellement responsable des désordres de Rhyl, parce que nos troupes n'ont pas été rapatriées en plus grand nombre. S'il nous faut traverser de nouveau toute la crise de cette guerre, et si les pères et mères que cette guerre a jetés dans le deuil sont contraints d'écouter toutes les accusations d'officiers mécontents—car, si l'on examine ces accusations à fond, c'est tout simplement ce à quoi elles se résument—que Dieu ait pitié du peuple canadien! Si nous n'avons pas été assez éprouvés sans avoir à subir des dénonciations de ce genre, je me demande quel sort nous est réservé. On a beaucoup parlé du mécontentement qui règne parmi nos soldats. Quels sont ceux qui leur inspirent ce mécontentement? Ceux-là mêmes qui font partie de cette Chambre, des hommes qui devraient savoir mieux agir.

M. BUREAU: Je soulève une question de règlement. L'honorable député accuse les honorables membres de cette Chambre d'être des fauteurs de désordres.

M. l'ORATEUR: Je crois que l'honorable député retirera volontiers toute déclaration de cette nature qu'il pourrait avoir faite. Je n'ai pas compris que ses paroles avaient exactement ce sens-là, mais, s'il a insinué qu'un honorable membre de la Chambre était un chef de rébellion ou un fauteur de désordres, je ne doute pas qu'il se fasse un devoir de retirer de telles paroles.

M. NICHOLSON (Algoma): Je n'ai pas dit, monsieur l'Orateur, que des membres de cette Chambre étaient des fauteurs de désordres.

M. BUREAU: Vous l'avez insinué. Ayez donc le courage de l'affirmer, si c'est là votre pensée.

M. NICHOLSON (Algoma): Je vais répéter ce que j'ai dit. J'ai dit qu'il existait du malaise à travers le pays, et un certain mécontentement chez un bon nombre de nos soldats. Qui leur inspirent ces sentiments? Des hommes qui siègent à la Chambre des communes du Canada. Des affirmations sont faites et lancées à travers le pays accusant le Gouvernement, ainsi que cela s'est

fait cet après-midi, d'avoir fait preuve d'une négligence criminelle à l'égard de nos soldats. J'admets volontiers qu'il s'est commis des erreurs, et il s'en commettra encore. Quel député soutiendra que 400,000 soldats peuvent être transportés de la Grande-Bretagne à l'endroit où ils résident en Canada, dans le délai qui nous est acocrdé pour démobiliser notre armée, sans qu'il se commette une seule erreur? Je ne connais qu'un homme, à l'époque où nous vivons, qui se soit cru infaillible; mais, il a fini par découvrir qu'il avait commis une erreur, et cet homme, c'est le kaiser.

Nous avons tous commis des erreurs. C'est aussi ce que nos soldats au front ont fait.

M. LAPOINTE (Kamouraska): Je croyais qu'il avait le pape dans l'idée.

M. NICHOLSON (Algoma-Est): On ne peut mettre des paroles semblables dans ma bouche. Qu'on ne s'y trompe pas. Je dis que l'homme qui s'est mis lui-même non pas après Dieu, mais au-dessus de Dieu, et qui s'est proclamé infaillible fut le kaiser, mais il a constaté qu'il s'était trompé—et quelques-uns de nos conscrits canadiens dont on a parlé, en cette enceinte, cet après-midi, et dont il est question dans tout le pays, ont été des instruments pour le convaincre qu'il s'était trompé. Pourtant, et en dépit de toutes nos erreurs, nous avons gagné cette guerre. Je crois qu'il n'y a pas un seul homme chargé de l'administration des affaires du pays durant la guerre ou de la gouverne des affaires outre-mer ou dans les armées combattantes, qui n'a pas fourni ce qu'il y avait de meilleur en lui. S'il a fait une erreur, elle ne provenait que d'un manque de jugement, son cœur n'a jamais erré. Je le répète, il est absolument injuste qu'on porte des accusations de cette nature. Je ne connais ni le général Smart, ni le colonel Pratt ni le colonel Price, mais j'ose dire qu'avant douze mois, ils avoueront tous avoir commis une erreur, en venant ici porter les accusations qu'ils avancent contre ceux qui ont donné le meilleur de ce qu'ils possédaient et qui ont fait de grands sacrifices, afin de mettre le Canada en posture de jouer son rôle de façon à gagner cette guerre.

M. McKENZIE: Des honorables membres de la droite ont répété, à maintes reprises différentes, que l'honorable représentant de Maisonneuve (M. Lemieux) a porté des accusations contre l'administration d'outremer au sujet de la guerre. L'honorable député n'a pas porté d'accusations de cette nature. Il a rempli son devoir, tel que je le comprends, en portant à la connaissance de la Chambre un fait très important qui intéresse l'existence de nos soldats d'outremer. Ce devoir, il devait le remplir envers ces soldats qui ont risqué leur vie pour la défense du Canada. Il ne faut pas beaucoup de courage chez un membre de cette Chambre pour se tenir tranquille et pour ne souffler mot à l'endroit de tout ce qu'on peut répandre dans le public sur la façon dont les affaires publiques sont administrées. C'est l'homme impatient de voir les affaires publiques du Canada administrées sagement, qui prend sur lui de faire connaître à la Chambre des faits semblables. Si l'on ne peut soumettre des questions de cette nature au Parlement, ce haut tribunal, où les fera-t-on connaître? Pourquoi sommes-nous ici, si ce n'est pour sauvegarder les intérêts du pays? C'est ici le seul Parlement fédéral que nous avons. J'estime donc qu'on n'a besoin d'aucune excuse pour justifier la conduite de l'honorable député de Maisonneuve. Je n'entends pas dire que les accusations sont bien fondées ou qu'elles ne reposent sur aucune preuve véritable. Tout ce que je dirais au premier ministre intérimaire, s'il était à son siège, c'est qu'il a pris l'attitude qu'il tient ordinairement dans des questions de ce genre, celle de mettre de l'avant un homme de paille pour l'abattre ensuite. Il a parlé de choses qui n'ont absolument rien à voir à la question dont la Chambre est saisie. Si je les comprends bien, ces accusations ne font aucune mention soit du rapport Bruce soit du rapport Babtie. Le rapport Bruce est de septembre ou octobre 1916; le rapport Babtie est du 22 septembre de la même année. Quand nous nous informons des événements qui eurent lieu après 1916, en 1917, en 1918 et jusqu'à l'heure actuelle, ce n'est pas une réponse de la part du Gouvernement que de dire: "Mais il y avait un rapport en date du 22 septembre 1916. De quoi parlez-vous? Ce rapport régla toute l'affaire dans le temps, et sans doute aussi tout ce qui s'ensuivit jusqu'à l'heure actuelle". Ce n'est pas une réponse à faire. Je suis convaincu qu'il est, pour le moins, juste qu'une enquête soit faite, si, dans tous les cas, il se trouve quelque chose, du 22 septembre jusqu'à nos jours, susceptible d'être enquêté. On m'a élevé dans la conviction (et je voudrais que tous les honorables députés en soient pénétrés) qu'un officier portant l'uniforme de Sa Majesté était, dans toute l'acception du mot, un gentilhomme, sans reproche, qui tient à la parole donnée, qui ne dit que la vérité,

dût le ciel tomber sur sa tête. J'ai toujours cru qu'il fallait accepter, sans la mettre en doute, la parole d'un général, d'un colonel, d'un capitaine ou de tout autre officier de Sa Majesté. Et, monsieur l'Orateur, il est hautement nécessaire qu'il en soit ainsi. Les pères et les mères qui, en ce pays, permettent que leurs enfants soient mis sous le commandement de ces officiers devraient se confier implicitement en leur intégrité. J'espère que pas un seul membre de cette Chambre n'est prêt à considérer celui qui, portant le titre de général, de brigadier-général, de colonel, ou tout autre de ces titres qui sonnent si haut et qui ont une si grande portée, serait, suivant le terme ordinaire, un menteur. Ces gens qui firent des discours, dans les législatures d'Ontario et de Québec, sont des officiers: nous avons le droit de croire à l'entière exactitude des déclarations qu'ils ont faites.

Si les déclarations sont fausses; s'ils ne les croient pas véridiques et conformes aux faits, ils n'ont pas droit au titre ni à l'uniforme qu'ils portent. Ils ne devraient pas demeurer dans l'armée canadienne ni impériale. On devrait leur confisquer leurs honneurs et leur fermer la porte de tous les postes de responsabilité. Ne serait-ce que pour s'assurer si oui ou non ces hommes disent la vérité, il est bon qu'une enquête ait lieu. S'ils ne disent pas la vérité, il faudra faire un exemple de façon qu'à l'avenir et pour toujours, les officiers sachent que la nation canadienne attend d'eux la vérité, l'intégrité, l'honneur et une dignité au-dessus de tout reproche. Je n'accuse personne. Je comprends quelle est la responsabilité des administrateurs, et jusqu'à preuve du contraire je suis prêt à croire qu'ils font ce qu'ils peuvent. Mais j'insiste pour que ceux qui occupent des postes aussi importants et de qui dépend l'existence de nos jeunes gens soient avant tout des gentilshommes, fidèles aux traditions que nous nous sommes plu à reconnaître dans l'armée britannique et dans notre propre milice. J'espère que ceux dont ils relèvent—peu importe qu'ils soient en activité ou non; tant qu'ils portent le titre et l'uniforme ils sont sous l'autorité du Gouvernement—j'espère, dis-je, que leurs supérieurs leur feront dire la vérité, ou s'ils ne la disent pas, qu'ils en subiront les conséquences et qu'on leur enlèvera tous leurs titres honorifiques qu'ils possèdent actuellement. Si d'autre part ils disent la vérité, nous devrions le savoir. Le public a le droit de s'attendre à ce qu'un gouvernement ne tolère pas d'irrégularités, ni ne souffre que l'on insulte ceux et celles qui servent fidèlement et bien leur pays, comme nous en avons eu des exemples durant cette guerre.

M. COCKSHUTT: J'ai entendu l'honorable député (M. McKenzie) dire que si les accusations ne sont pas réellement fondées, leurs auteurs devraient être privés des honneurs qu'ils possèdent. J'ai entendu l'honorable député de Maisonneuve (M. Lemieux) donner lecture d'une accusation que tous les députés qui voudront se donner la peine de l'examiner s'accorderont à trouver fausse à sa face même. Je connais l'un des trois personnages qui sont mentionnés, et c'est lui qui a fait la déclaration dont il s'agit. Le colonel Pratt habite tout près de chez moi. Je le connais depuis des années et je regrette d'avoir à différer d'opinion avec lui. Mais je désire appeler l'attention de l'honorable député de Maisonneuve sur une déclaration qu'il a citée et qu'il a évidemment prise pour parole d'Evangile. Le colonel Pratt parle d'un train contenant douze cents à quinze cents soldats à chacun desquels certains agents de transport canadiens auraient arraché 2 livres. Je demande à l'honorable député s'il croit lui-même cette déclaration.

L'hon. M. LEMIEUX: J'en laisse la responsabilité au colonel Pratt.

M. COCKSHUTT: Et bien, je suppose que mon honorable ami connaît les trains, s'il ne connaît pas le colonel Pratt, et il sait qu'il n'y a pas de train qui ait jamais transporté durant cette guerre douze cents ou quinze cents voyageurs.

L'hon. M. LEMIEUX: Admettant qu'ils n'auraient été que cent, que diriez-vous?

M. COCKSHUTT: Mon honorable ami suppose le chiffre de cent, mais la déclaration le multiplie par douze ou quinze. A sa face même, l'accusation ne peut pas être exacte, car je crois que l'honorable ministre de la Milice admettra que cinq cents hommes sont une bonne charge pour un train. Voici une déclaration à l'effet qu'il y avait douze cents ou quinze cents soldats sur un train—je ne connais pas le chiffre exact, mais l'honorable député de Maisonneuve le possède—et que l'on a arraché à ces soldats 3,000 livres sterling. Or, est-ce possible que ces soldats aient eu chacun 2 livres à disposer pour les remettre à deux ou trois agents de transport? Voilà des soldats revenant du front, qui ne pourraient pas être arrêtés par quinze cents Allemands les plus forts; il eût été difficile de leur faire cracher, comme l'on dit, 2 livres chacun pour un compte qu'ils ne devaient pas. Je connais celui

qui fait la déclaration et souvent il exagère énormément. Si les autres accusations ne sont pas plus sérieuses que celle-ci, il ne faut les prendre que pour ce qu'elles valent. Je crois que si l'on se rend compte que ces officiers ont des griefs personnels et qu'on les somme de comparaître à la barre de la Chambre des communes, il n'y en a pas un qui osera répéter ce qui est contenu dans ces accusations. Je ne pense pas qu'ils puissent les prouver devant un comité de la Chambre ni ailleurs. Il me semble que l'honorable député de Maisonneuve a fait une grave erreur en apportant ici des accusations qui touchent toute l'administration d'outre-mer, en impliquant que les soldats canadiens là-bas n'étaient pas bien soignés et que baucoup d'entre eux ont été maltraités. J'ai deux fils qui ont été là-bas pendant quatre ans.

Ils ont été souvent dans plusieurs hôpitaux pour blessures et autres causes; or, ils n'ont pas à se plaindre de la façon dont les soldats étaient traités. Ma circonscription a fourni environ quatre mille ou cinq mille soldats, et je dois dire que jamais il n'en est venu à mon bureau pour se plaindre qu'ils étaient maltraités dans les hôpitaux. Si tel est le cas, les déclarations qui ont été faites à tort et à travers au sujet de l'infériorité de notre service médical et du mauvais traitement qu'y recevaient nos soldats, ne doivent pas être exactes, car j'ai appris tout le contraire. Il n'y a jamais eu de guerre dans l'histoire du monde qui ait fait tant de victimes et jamais on n'en a tant ramené à la santé. Voilà l'information que j'ai eue; elle peut ne pas être exacte, mais je crois cependant qu'elle l'est. Je ne connais qu'un seul des trois personnages qui ont fait ces accusations contre les différents services de l'administration, accusations que je ne crois pas qu'ils puissent prouver devant un tribunal quelconque. Je crains qu'ils ne soient guidés par un autre motif que celui de rendre service aux troupes d'outre-mer ou à un Gouvernement qui fait tout son possible pour que les choses aillent bien malgré la difficulté du moment.

M. POWER: L'honorable député sait-il que les wagons qui transportent les troupes en France sont construits pour contenir huit chevaux ou quarante hommes. Ceci ferait un total de douze cents hommes dans un train de trente wagons.

M. COCKSHUTT: Non, mon honorable ami sait bien qu'un train n'a pas trente wagons. Cela ne se passait pas en France, mais en route vers le port d'embarquement, en Grande-Bretagne, mon honorable ami sait qu'il n'est pas possible de mettre trente wagons avec quarante hommes dans chacun et n'a jamais vu un train comme cela. Pourquoi se plaindre d'une chose qui est impossible?

M. POWER: C'est très possible.

L'hon. M. LEMIEUX: Monsieur l'Or...

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT: Règlement.

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

SUITE DE LA DISCUSSION DES SUBSIDES.

Département de la Milice et de la Défense:	
Traitements, y compris celui du sous-ministre à $6,000	$214,150
Dépenses casuelles	19,500
	$233,650

L'hon. M. LEMIEUX: Y a-t-il des augmentations?

Major général MEWBURN: Il n'y a pas d'augmentations autres que celles prévues par la loi qui s'élèvent à $1,650.

L'hon. M. LEMIEUX: Est-ce que ceci comprend les $1 000 au sous-ministre?

Major général MEWBURN: Oui.

L'hon. M. LEMIEUX: Augmentez-vous le traitement du sous-ministre de $1,000?

Major général MEWBURN: Oui.

M. VIEN: Combien y a-t-il d'employés dans le département de la Milice à Ottawa?

Major général MEWBURN: Je ne pourrais pas donner ce renseignement sur-le-champ; Je le pourrai quand nous discuterons les crédits généraux.

M. POWER: Sont-ce tous des employés civils?

Major général MEWBURN: Oui, ce sont les augmentations statutaires accordées aux employés civils.

(Rapport est fait de l'état de la question.)

3e LECTURE

De deux projets de loi d'intérêt privé:

Le 1er (bill n° 43), pour faire droit à John Edwin Scott;

Le 2e (bill n° 44), pour faire droit à Claudius Henry Sherk.

2e LECTURE

Du projet de loi (bill n° 67), pour faire droit à Gladys Agnes Wilson Hawkins.

La séance est levée à onze heures et vingt-cinq minutes du soir.

CHAMBRE DES COMMUNES.

Présidence de l'hon. EDGAR N. RHODES.

Mercredi, 16 avril 1919.

La séance est ouverte à deux heures.

1re LECTURE

De deux projets de loi d'intérêt privé:

Le 1er (bill n° 72), déposé par M. Tweedie, tendant à autoriser la compagnie du chemin de fer de l'Athabasca-Grande-Prairie;

Le 2me (bill n° 73), déposé par M. Hocken, concernant la Empire Life Insurance Company of Canada.

QUESTIONS.

Les questions auxquelles il est répondu de vive voix sont marquées d'un astérisque.

BASES NAVALES AERIENNES.

M. TOBIN demande:

1. Est-ce que le Gouvernement canadien, soit directement ou par l'entremise des autorités britanniques, a requis la présence des forces navales des Etats-Unis pour faire la patrouille de la côte est du Canada en 1918?
2. Est-ce que le Gouvernement canadien a érigé des stations navales aériennes en Canada en aucun temps durant la guerre, pour l'usage de la force navale aérienne des Etats-Unis?
3. Où ces stations étaient-elles érigées?
4. Quelle a été la somme totale des dépenses pour ériger ces bases?
5. Combien de bases navales les Etats-Unis possédaient-ils en Canada en novembre 1918?
6. Où étaient situées ces bases?

L'hon. M. MACLEAN:

1. Voyez la réponse à la question posée par M. Mayrand, débats de la Chambre des communes du 24 mars 1919, page 780.

2 et 3. Le Gouvernement canadien a érigé pour le service naval aérien du Canada deux bases, l'une à Dartmouth et l'autre à Sydney (N.-E.). Ces stations ont été temporairement occupées par des officiers et des hommes de la force aérienne des Etats-Unis.

4. Le montant total dépensé a été: Dartmouth, $335,798.94; Sydney, $238,643.45.

5. Une.

6. A Shelburne (N.-E.).

COMMISSION DU COMBUSTIBLE.

M. KAY demande:

1. Quelle a été la dépense totale, de toute sorte, attribuable à la commission du combustible depuis sa formation jusqu'à la fin de 1918?
2. Combien de fonctionnaires sont-ils présentement employés à la commission?

[Major général Mewburn.]

3. Est-ce l'intention du Gouvernement d'abolir cette commission?

L'hon. M. MACLEAN:

1. Du 6 novembre 1917 au 31 décembre 1918, 144,848.66.

2. Au bureau général, 6; à la division de la vérification, 2; à la division des statistiques, 2; total, 10.

3. Oui, à la fin de l'exercice courant, le 31 mars.

RELATIONS COMMERCIALES AVEC LES ANTILLES.

L'hon. M. MARCIL demande:

1. Le Gouvernement s'occupe-t-il de la conclusion d'une union commerciale entre le Canada et les Antilles préconisée par la Ligue canadienne des Antilles?
2. Y a-t-il des renseignements officiels indiquant qu'il serait pour le Canada avantageux de détenir commercialement une étendue de terres tropicales?
3. Les relations commerciales ont-elles été améliorées avec ces pays depuis la mise en vigueur du tarif préférentiel actuel?
4. Si l'on a fait récemment quelque chose dans ce cas, qu'a-t-on fait?
5. En conséquence de la guerre et du groupement des nations et des territoires, le Gouvernement a-t-il fait quelque chose pour amener Terre-Neuve à entrer dans la Confédération, ou a-t-il l'intention de le faire?

L'hon. M. MACLEAN:

1. Le Gouvernement canadien n'a pas reçu d'ouvertures officielles de la part d'aucune des îles des Antilles en vue de conclure une union commerciale, et il ne croit pas qu'il soit avantageux de reconnaître officiellement tout mouvement tenté dans ce sens par la Canadian West Indian League.

2. Il s'agit d'une question d'opinion et le Gouvernement n'a pas d'opinion à exprimer à ce sujet pour le moment

3 et 4. Il est assez difficile d'exprimer une opinion quant à l'amélioration qui peut s'être produite dans les relations commerciales établies entre le Canada et les Antilles depuis la mise en vigueur de ce traité. Il est entré en application le 2 juin 1913, c'est-à-dire au cours de l'exercice 1913; ce sont donc les statistiques commerciales de cette année-là qui pourraient être affectées en conséquence de cette convention. Cependant, la guerre a éclaté l'année suivante et les moyens de transport furent bouleversés, de sorte que nous n'avons pas eu d'exercice financier normal depuis cette époque. Le volume du commerce accuse une forte augmentation, mais par suite de l'interruption du trafic entre les Antilles anglaises et l'Europe, une bonne partie du commerce de ces îles a été détourné vers le Canada et les Etats-Unis.

Le tableau qui suit fait voir le volume des importations et des exportations entre le Canada et les Antilles anglaises ainsi que la Guyane anglaise:

Exercice finissant au 31 mars.	Importations pour la consommation.	Exportations de produits canadiens.
Antilles Anglaises.		
1908	$ 7,211,801	$2,449,640
1909	7,387,056	3,055,574
1910	5,448,199	2,513,695
1911	6,469,382	3,991,490
1912	5,545,861	3,967,748
1913	5,982,406	3,915,172
1914	4,347,310	4,469,329
1915	6,163,296	4,333,095
1916	6,257,963	4,115,872
1917	14,239,005	5,163,278
1918	10,550,550	6,838,563
Guyanne anglaise.		
Exercice finissant au 31 mars.		
1908	2,082,003	601,395
1909	1,601,540	502,072
1910	3,556,222	584,631
1911	3,793,201	614,070
1912	5,004,630	576,365
1913	3,550,765	627,244
1914	3,179,112	649,675
1915	2,993,534	675,660
1916	5,636,630	1,207,134
1917	7,192,893	1,631,395
1918	6,716,647	1,978,323

5. Depuis le commencement de la guerre le Gouvernement canadien n'a fait aucunes démarches pour amener Terre-Neuve à entrer dans la Confédération. Le Gouvernement n'a pas décidé d'entamer des négociations avec Terre-Neuve à ce sujet.

L'IMPORTATION DES SPIRITUEUX.

M. DECHENE demande:

1. Quelle est la quantité de spiritueux et de bière qui a été importée dans la ville de Québec pendant chaque mois de l'exercice 1917-1918?

2. Quelle a été la quantité et la valeur de la bière?

3. Quelle a été la quantité et la valeur des spiritueux?

L'hon. M. REID: 1, 2 et 3. La quantité et la valeur des spiritueux et de la bière pour la consommation entrée en douane dans la ville de Québec, au cours de l'exercice finissant au 31 mars 1918, sont comme suit par mois:

	Spiritueux			
	Gals.	Valeur.	Gals.	Valeur.
Avril	6,836	$12,334	....	$....
Mai	5,747	10,444	220	219
Juin	6,614	12,885	62	29
Juillet	7,528	14,174	750	544
Août	6,844	12,862	166	191
Sept.	8,501	17,466	128	146
Oct.	9,524	19,920	....	....
Nov.	5,266	12,496	126	165
Déc.	6,311	14,929	....	....
Jan.	9,375	25,911	....	....
Fév.	2,282	5,602	....	....
Mars	2,959	8,607	....	....

Accise.

1. Les spiritueux ne sont que de la quantité reçue à l'entrepôt. Le ministère n'a aucun mémoire des droits acquittés sur les spiritueux qui lui sont remis, attendu que c'est là une opération purement commerciale. Nulle liqueur de malt à l'entrepôt.

2. Nul renseignement sur la liqueur de malt pour la quantité ni pour la valeur, attendu que le droit est perçu sur le malt employé dans la fabrication de la liqueur.

3. Le ministère ne connaît pas la valeur des spiritueux qu'il a reçus.

Le droit sur les spiritueux mis à l'entrepôt est comme il suit:

	Gallons.	Droit.
Avril 1917	29,805.71	$ 71,614.54
Mai 1917	32,850.49	79,014.48
Juin 1917	22,322.85	53,611.90
Juillet 1917	51,628.66	123,965.90
Août 1917	30,672.14	73,720.29
Sept. 1917	36,096.23	86,719.99
Oct. 1917	16,995.80	40,908.81
Nov. 1917	60,959.88	146,343.61
Déc. 1917	36,098.03	86,751.50
Janv. 1918	42,145.28	101,210.61
Fév. 1918	14,988.86	35,986.68
Mars 1918	11,367.89	27,286.47

L'INSPECTEUR EN CHEF DES PECHERIES DE LA COLOMBIE-ANGLAISE.

M. McQUARRIE demande:

1. Sur la demande de qui les bureaux de l'inspecteur en chef des pêcheries de la Colombie-Anglaise ont-ils été transférés de New-Westminster à Vancouver?

2. Depuis quand lesdits bureaux étaient-ils installés à New-Westminster avant ce déplacement?

3. A-t-on consulté sur ce fait quelqu'un des députés fédéraux de la Colombie-Anglaise et, dans l'affirmative, quels sont-ils?

4. Quel est le loyer payé par l'Etat pour les bureaux susdits à Vancouver?

5. Quelle est la durée du bail des bureaux de Vancouver?

6. Quel loyer payait-on à New-Westminster?

7. Des députés fédéraux de la Colombie-Anglaise ont-ils demandé ou proposé le retour des bureaux susdits à New-Westminster et, dans l'affirmative, quels sont-ils?

L'hon. M. MACLEAN:

1. Le ministère des Affaires navales.

2. Près de huit ans.

3. Non.

4. Le loyer est de $2,400, le locateur devant payer les taxes, y compris celle de l'eau et voir à donner le chauffage, un concierge et le service électrique.

5. Deux ans.

6. Le Gouvernement était propriétaire de la maison occupée à New-Westminster. Elle est encore employée par l'inspecteur des pêcheries du district n° 1.

7. Les membres du Parlement dont les noms suivent ont appuyé une requête du représentant de New-Westminster deman-

dant le retour du bureau à New-Westminster: R. F. Green, S. F. Tolmie, H. S. Clements, S. Bonnell, J. C. McIntosh, F. B. Steacey, F. J. Fulton, R. C. Cooper et C. W. Peck.

LE VAISSEAU LE "CANADA".

M. DELISLE demande:

A quelles fins a-t-on dépêché le *Canada* au large de Glace Bay, en 1914?

L'hon. M. MACLEAN: Sur l'avis du gouvernement britannique qu'une attaque aurait peut-être lieu contre la station radiographique de Glace-Bay, le vaisseau "Canada" a été, par mesure de précaution, dépêché à la hauteur de cet endroit.

ACHAT DE CONTRE-TORPILLEURS.

M. DELISLE demande:

1. Le commandant J. K. L. Ross a-t-il interviewé l'amiral Kingsmill en 1914 ou 1915, relativement à l'achat par le gouvernement de cinq ou six destroyers modernes?
2. Dans l'affirmative, le commandant J. K. L. Ross a-t-il offert d'acheter un destroyer et de l'offrir au gouvernement si le gouvernement achetait quatre ou cinq autres destroyers?
3. L'amiral Kingsmill a-t-il transmis cette information à son supérieur?
4. Si non, pourquoi?

L'hon. M. MACLEAN:

1. Non.
2. Non.
3. Non.
4. Répondu sous les numéros 1, 2 et 3.

LE VAPEUR "TUNA".

M. DUFF demande:

1. Le Gouvernement a-t-il demandé des soumissions pour la vente du vaisseau "le Tuna"?
2. Sinon, pourquoi?
3. Dans l'affirmative, dans quels journaux l'annonce a-t-elle été insérée?
4. Quels sont les noms des soumissionnaires?
5. Combien chacun a-t-il offert?
6. Qu'a-t-on fait des machines et gréments?
7. Où sont actuellement ces derniers?

L'hon. M. MACLEAN:

1. Oui.
2. Répondu sous le numéro 1.
3. Le "Herald", d'Halifax; l'"Evening Mail", d'Halifax; le "Chronicle", d'Halifax; l'"Echo", d'Halifax. Trois insertions dans chaque journal.

4 et 5. Charles Brexter et Fils, seuls soumissionnaires, ont offert $800 pour la coque du "Tuna".

6 et 7. Les machines et garnitures de quelque valeur pour le département ont été enlevées avant la vente. Elles sont présentement distribuées comme suit: une turbine H.P., une turbine L.P., un condenseur et un moteur à cabestan transmis à Esquimalt (C.-A.) pour l'usage du collège naval royal. Le reste est à l'arsenal du port d'Halifax, ou à bord du vaisseau le "Niobe".

M. DUFF demande:

1. Quels sont les noms des Canadiens qui ont présidé les audiences de cour martiale du service naval canadien, ou qui ont siégé comme membres du tribunal?
2. Quels est le pays d'origine de ces officiers?

L'hon. M. MACLEAN: 1. et 2. Noms et pays d'origine des officiers qui ont présidé les audiences de cour martiale du service naval canadien, ou qui ont siégé comme membres du tribunal: le capitaine Walter Hose, haute mer; le capitaine F.-C.-C. Pasco, sur qui le ministère ne possède pas de renseignements et qui a quitté le service; le capitaine Eldridge, Irlande; le commandant H.-E. Holme, Angleterre; le commandant B.-F. Jones, Angletere; le commandant J.-T. Shenton, Angleterre; le commandant E.-A.-E. Nixon, Irlande; le commandant D.-Tatton Brown, Canada; le commandant P.-F. Newcombe, sur qui le ministère ne possède pas de renseignements et qui a quitté le service; le commandant A.-F.-L. Atwood, Angleterre; les lieutenants commandants W.-T. Walker, Allan Braddeley, Henry-W. Webb et John-H. Knight, sur qui le ministère ne possède pas de renseignements et qui ont quitté le service.

POPULATIONS DES PROVINCES DE L'EST.

M. MIDDLEBRO demande:

Quelle est, d'après les plus récents renseignements, la population de chacune des provinces et villes suivantes: Montréal, Toronto, Ontario, Québec, Nouveau-Brunswick, Nouvelle-Ecosse et de l'île du Prince-Edouard?

L'hon. M. MACLEAN:

Villes.	Année.	Population.
Montréal	1911	470,480
Toronto	1911	376,538
Provinces.		
Ontario	1911	2,523,274
Québec	1911	2,003,232
Nouveau-Brunswick	1911	351,889
Nouvelle-Ecosse	1911	492,338
Ile du Prince-Edouard	1911	93,728

*M. ARCHAMBAULT demande:

1. Qui est président du bureau des conflits industriels?
2. Quand cette nomination a-t-elle été faite?
3. Quel est le salaire attaché à cette position?
4. Quelles sommes ont été payées audit président depuis sa nomination?

5. Quelles sommes, s'il en est, lui sont-elles actuellement dues?

L'hon. M. MEIGHEN (ministre de l'Intérieur):

1. L'honorable juge F.-S. MacLennan.

2. Le 16 septembre, 1918.

3. Une allocation de $20 par jour dans l'exercice de ses fonctions, plus les frais réels de déplacement.

4. $370.43, représentant des honoraires et des frais de déplacement.

5. Il reste une réclamation à recevoir pour services rendus et frais occasionnés par l'appel qui a été interjeté de la décision du bureau de conciliation institué pour effectuer le règlement du différend survenu entre la compagnie des messageries canadiennes et ses employés.

EMPLACEMENT DE VILLE DE HANNA.

M. PROULX demande:

Qui possède l'emplacement de ville de Hanna, province d'Alberta?

L'hon. M. MEIGHEN (ministre de l'Intérieur): Le Gouvernement ne possède aucune information à ce sujet.

COMMISSION ECONOMIQUE DELEGUEE EN SIBERIE.

M. SINCLAIR (Guysborough) demande:

1. Quelle est la composition de la Commission économique déléguée en Sibérie?

2. Combien de commissions économiques le Gouvernement a-t-il déléguées dans des pays étrangers?

L'hon. M. MACLEAN

1. Le colonel J.-S. Dennis, président, officier de liaison de l'armée expéditionnaire canadienne de Sibérie; C.-F. Just, commissaire en chef du commerce canadien en Russie; L.-D. Wilgress, commissaire du commerce canadien à Vladivostok; Ross Owen, officier de transport en Russie de la compagnie du Pacifique-Canadien; A.-D. Braithwaite, ci-devant de la banque de Montréal.

2. Deux, depuis le commencement de la guerre.

SAUMON ET FLETAN DE LA COLOMBIE-ANGLAISE.

M. PECK demande:

1. Combien de livres et quelle valeur représentent: (*a*) le saumon; (*b*) le flétan (*c*) les autres poissons fournis l'an dernier par le district de pêche n° 2 de la Colombie-Anglaise?

2. Combien de livres et quelle valeur représentent les mêmes espèces fournies dans la même année par les districts n° 1 et 3?

L'hon. M. MACLEAN:

1. (a) A peu près 707,439 quintaux, et $3,542,048; (b) approximativement (vaisseaux canadiens et américains) 154,412 quintaux, et $2,155,353; (c) valeur approximative de $132,208.

2. District n° 1:

(a) A peu près 280,279 quintaux, et $2,915,544; (b) approximativement (vaisseaux canadiens et américains) 28,750 quintaux, et $433,287; (c) valeur approximative de $685,730.

District n° 3:

(a) A peu près 453,923 quintaux, et $3,185,960; (b) approximativement 2,848 quintaux et $42,510; (c) valeur approximative de $1,141,759. Les rapports complets de l'année ne sont pas encore prêts.

GARDIEN DES BIENS DES ETRANGERS DE NATIONALITE ENNEMIE.

M. SINCLAIR (Guysborough) demande:

1. Le Gouvernement a-t-il nommé un gardien des propriétés des aubains ennemis?

2. Dans l'affirmative, quel est ce fonctionnaire, quand a-t-il été nommé, et quels sont ses appointements?

3. Le Gouvernement peut-il donner une estimation des propriétés des aubains ennemis au Canada, et, dans l'affirmative, quelle en est la valeur estimée?

L'hon. M. ROWELL (président du conseil):

1. Le ministre des Finances et receveur général a été nommé gardien des biens des étrangers ennemis, en vertu des dispositions des décrets revisés concernant le commerce avec l'ennemi, de 1916.

2. Il n'y a pas d'appointements attachés à cette charge.

3. La valeur estimative des biens déclarés au gardien et au secrétariat d'Etat est de 38 millions.

NOMINATION DES DIRECTEURS DE BUREAUX DE POSTE.

M. SINCLAIR (Guysborough) demande:

La nomination des receveurs de la poste dans les campagnes relève-t-elle de l'inspecteur local des postes ou de la commission du service civil?

L'hon. M. ROWELL (président du conseil):

Elle relève de la commission du service civil.

ACHAT DE TRACTEURS AGRICOLES.

M. SINCLAIR (Guysborough) demande:

1. Des tracteurs agricoles ont-ils été achetés par le Gouvernement, en son nom ou au nom d'un de ses ministères en 1917 ou 1918?

2. Dans l'affirmative, par quel ministère?
3. Combien de tracteurs ont été achetés?
4. A quel prix?
5. S'ils ont été achetés aux Etats-Unis, quels droits a-t-on payés pour leur entrée?
6. Quel prix de détail a-t-on demandé aux cultivateurs?
7. A-t-on disposé de tous les tracteurs?

L'hon. M. CRERAR (ministre de l'Agriculture):

1. Oui, en 1918.
2. Le département de l'Agriculture, commission des vivres.
3. 1,135.
4. $750. En gare de Dearborn, Michigan.
5. Aucun.
6. Aux cultivateurs d'Ontario, Québec, Nouvelle-Ecosse, Nouveau-Brunswick, île du Prince-Edouard et Colombie-Anglaise, $750. Chargé à Dearborn, Michigan. Aux cultivade l'Alberta, $795, chargé en gare au point de livraison.
7. Oui.

INFRACTION AUX REGLEMENTS DU REVENU DE L'INTERIEUR.

M. SINCLAIR (Guysborough) demande:

1. M. H. P. Duchemin, de Sydney (N.-E.), dirige-t-il des poursuites en Nouvelle-Ecosse pour infractions aux règlements du Revenu de l'intérieur?
2. Combien de poursuites a-t-il intentées?
3. Quelle est la somme brute des amendes imposées?
4. Quelles sont les conditions de son emploi?
5. Ses fonctions s'étendent-elles à toute la Nouvelle-Ecosse? Sinon, dans quels comtés?
6. Qui a recommandé sa nomination?

L'hon. M. REID (ministre du Revenu de l'intérieur):

1. M. Duchemin n'a pas reçu instruction d'intenter des poursuites dans la Nouvelle-Ecosse pour des infractions aux règlements du département du Revenu de l'intérieur.
2. Nil.
3, 4, 5 et 6. Répondu sous le n° 2.

QUESTIONS TRANSFORMEES EN DEMANDES DE DOCUMENTS.

Par M. SUTHERLAND:

1. Combien de livres de margarine ont été importées au Canada dans chaque mois, depuis octobre 1917?
2. Combien de livres a-t-on exportées pendant chacun des mois susdits?
3. Combien de fabriques ou usines produisent de la margarine au Canada, quels sont leurs noms respectifs, leur lieu, et la quantité produite depuis l'adoption du décret du conseil du 23 octobre 1917, autorisant la manufacture au Canada?
4. Quelle quantité de beurre a-t-on utilisée dans la manufacture de margarine depuis l'adoption du décret susdit?
5. Quelle quantité était frigorifiée à la dernière date sur laquelle on est renseigné, ou à toute autre date pendant l'année passée?

[M. Sinclair.]

6. Le Gouvernement a-t-il l'intention d'interdire l'usage du beurre dans la manufacture de la margarine?
7. Le Gouvernement se propose-t-il de rappeler le décret du conseil autorisant la manufacture ou l'importation de la margarine au Canada?

Par M. MIDDLEBRO:

1. Quelle est la valeur des instruments aratoires importés au Canada pendant l'exercice terminé le 31 mars 1914, et le dernier exercice pour lequel les chiffres sont utilisables, ainsi que les droits et les droits perçus sur ces instruments?
2. Quels sont les droits, la somme des droits perçus, le nombre et la valeur de chacun des instruments aratoires suivants, importés au Canada pendant chacune des périodes susdites: moissonneuses, faucheuses, lieuses, batteuses, séparateurs, charrues, herses, râteaux hippomobiles, semeuses, tracteurs agricoles, vans, machines à combustion interne autres que les tracteurs, charrettes, boghies, cutters, traîneaux, séparateurs à crème et moulins à vent?
3. Quelle proportion d'iceux a été importée par les ports d'entrée dans les quatre provinces de l'Ouest, et quels droits a-t-on payés sur eux?
4. Quels étaient le nombre et la valeur des articles de ce genre exportés du Canada au cours des deux exercices susdits, respectivement?
5. Quels sont le nombre et la valeur des automobiles importés dans les quatre provinces de l'Ouest pour les exercices financiers terminés le 31 mars de chacune des années 1914 à 1918 inclusivement et respectivement, et les droits payés sur elles?

Par M. SINCLAIR (Guysborough):

1. Combien le Gouvernement a-t-il payé à l'association canadienne de la presse pendant l'année civile 1918?
2. Les réclames touchant l'emprunt de la victoire ont-elles été distribuées aux journaux directement par le ministère des Finances ou par des agents de publicité?
3. Si c'est par des agences de publicité, combien a-t-on payé en commission aux agents annonciers?
4. Combien, au total, a coûté la réclame du dernier emprunt de la victoire?

DEMANDES DE DOCUMENTS.

Par l'hon. M. LEMIEUX:

1. Relevé indiquant dans un état détaillé le nombre d'officiers et de soldats actuellement en dépôt à Argyll House, Londres, Angleterre, et donnant au long leurs noms, leurs grades et leurs soldes.
2. Copie de tous documents, correspondance, télégrammes touchant la demande d'octroi de certains terrains pétrolifères faite par la Shell Transport and Trading Company.

Par M. SINCLAIR (Guysborough):

Copie de tous télégrammes, lettres, requêtes et autres documents en la possession du ministère de la Milice et de la Défense, tant au Canada qu'outre-mer, relativement à l'emploi, aux services, aux devoirs et à la retraite du révérend C. W. Gordon, major honoraire, de Winnipeg; aussi copie de tous les chèques émis et

payés au susdit en solde ou autrement, y compris les frais de déplacement et de subsistance, pour la durée de son enrôlement ou de son emploi dans le service.

MOTIONS RAYEES DE L'ORDRE DU JOUR.

Par M. LAPOINTE (Kamouraska):

Il y a lieu que certains changements soient fait au règlement de cette Chambre, et qu'un comité soit nommé dans le but d'étudier ledit règlement et faire rapport.

Par M. BOYER:

Cette Chambre est d'avis qu'une inspection plus rigoureuse des produits d'érable est essentielle pour leur manufacture convenable, afin de prévenir un état de choses comme celui qui a été signalés dans les bulletins n°s 409 et 415 du Gouvernement, accusant l'altération dans des quantités de sirop d'érable, ainsi que dans 68 sur 137 échantillons de sucre d'érable pris en avril et mai derniers chez des marchands de Montréal et de Toronto, qui s'étaient adonnés à ces pratiques avant 1915, date d'adoption de la loi réglementant les produits d'érable.

Par l'hon. M. LEMIEUX:

1. Copie de toute correspondance touchant l'opportunité d'établir et d'exploiter des usines pour l'utilisation des déchets poissonniers et des poissons de rebuts.

2. Copie de toute correspondance et pétitions concernant le décret du conseil du 7 novembre 1918, accordant un boni au service civil.

3. Copie de tous documents, pétitions et correspondance en général touchant le grand chemin projeté (ligne de ceinture) reliant les comtés de Bonaventure, de Gaspé et de Matane.

Par l'hon. sir SAM HUGHES:

Cette Chambre est d'avis qu'il serait avantageux pour le public en général et pour les sous-officiers et soldats, habitant le Canada, qui ont été honorablement libérés du service des troupes de Sa Majesté, qu'ils soient canadiens ou non, qu'un corps de commissionnaires choisis parmi eux fut formé d'après les principes d'un corps parallèle établi en Grande-Bretagne.

Par M. CASGRAIN:

Il y a lieu et il est nécessaire d'établir immédiatement une ferme expérimentale dans le comté de Charlevoix-Montmagny, pour l'avancement des intérêts de l'agriculture en général et des fermiers de ce comté.

Par M. MOWAT:

Il est désirable de se dispenser d'une armée permanente après la démobilisation du corps expéditionnaire canadien et le Canada devrait compter comme force défensive, pour le service au Canada, sur une armée citoyenne basée sur la préparation universelle des jeunes gens de dix-huit à vingt-cinq ans, pendant telle période de l'année qui ne les enlèvera pas sensiblement à leurs occupations civiles et industrielles; et que la démocratie canadienne peut mieux être maintenue par un service égalitaire et non volontaire ou accidentel.

Par M. CASGRAIN:

Copie de tous papiers, correspondance, télégrammes, documents, lettres, décrets du conseil relatifs à l'enquête sur le papier, dirigée par R. A. Pringle, C.R., depuis le commencement de la dite enquête jusqu'ici, avec toutes ordonnances et décisions émanant du dit commissaire Pringle ou faites par lui.

Par M. MYERS:

Il y a lieu que le Gouvernement prenne des mesures immédiates afin de contrôler de quelque manière les prix du blé récolté en Canada en 1919, autant dans l'intérêt du producteur que dans celui du consommateur, et de plus, faire des arrangements immédiats pour pourvoir aux crédits nécessaires et aux facilités de transport afin d'assurer que nos produits de ferme se rendent sur le marché avec tous les avantages possibles.

Par M. BUREAU:

Cette Chambre est d'avis que les appointements des fonctionnaires de la Chambre des communes devraient être revisés, afin que ces fonctionnaires civils soient rémunérés selon leurs devoirs, leurs responsabilités et l'expérience qu'ils ont acquise, et dans le but de conformer les appointements susdits à la classification du personnel, faite par résolution de cette Chambre adoptée le 5 juin 1913.

DISCUSSION D'UNE RESOLUTION RELATIVE A LA PRODUCTION DU LIN TEXTILE.

M. GLASS propose une résolution ainsi conçue:

Cette Chambre est d'avis que, l'encouragement donné à l'expansion et au développement de la production du lin textile, au Canada, a produit des résultats qui justifient l'étude, la coopération et l'encouragement supplémentaires sérieux du Gouvernement, et à ces fins il est désirable:

1. Qu'une station expérimentale et démonstrative moderne devrait être établie dans l'endroit le plus convenablement central de la zone dans laquelle le lin est cultivé, de façon que les producteurs puissent être conseillés et dirigés dans le sens des méthodes les plus modernes et les plus perfectionnées du rouissage, du tillage et de la préparation générale de la fibre pour la mise en marché.

2. Que les appareils et les outillages mécaniques améliorés étant nécessaires à la moisson économique de la récolte, et à la préparation de la fibre, le Gouvernement devrait exercer une surveillance constante pour assurer que les producteurs canadiens pourront être approvisionnés en machineries des plus modernes pour la moisson et le tillage, et conseillés au sujet des méthodes les plus nouvelles et les meilleures du rouissage.

3. Que dans le but d'assurer la pleine valeur économique au producteur, il est désirable que le Gouvernement établisse un système de gradation et d'étalons compatibles autant que possible avec les étalons continentaux, afin que les meilleurs marchés de l'univers soient ouverts à notre excédent exportable.

4. Que les cultivateurs canadiens, poussés par la tension de la guerre et les besoins persistants de l'empire du chef de la surproduction, ont plus de dix-huit fois augmenté leur superficie en lin à fibre, à une époque où les marchés mondiaux étaient à leur apogée, et ont ainsi produit une source de revenus naturels qui ont fortement accru la valeur de notre ri-

chesse agricole, et de plus ont démontré sur les marchés de l'univers que le lin à fibre du Canada est égal en qualité aux meilleurs étalons continentaux, et supérieur à ceux produits en Russie, laquelle produisait jusqu'ici les trois quarts de l'appprovisionnement mondial; en conséquence, en vue des résultats obtenus, le Gouvernement devrait jalousement sauvegarder les intérêts des producteurs, et prêter tel concours nécessaire au plein développement de la manufacture, des champs aux métiers, de façon à obtenir pour le pays la pleine valeur économique de sa production.

—Monsieur l'Orateur, eu égard à l'importance de la place que l'industrie du lin a tenue et tiendra encore à l'avenir dans la richesse et le développement économique du pays, je ne crois pas avoir à m'excuser d'appeler de nouveau l'attention de la Chambre sur ce sujet. Je tiens tout d'abord à dire mon appréciation de l'aide très réelle que le ministère de l'Agriculture a accordée à cette industrie, aide en partie attribuable aux débats qui ont eu lieu ici même en 1916 et 1918.

En 1915, l'industrie linière avait assez peu d'importance au Canada, elle était encore chancelante; la superficie des terres ensemencées de lin n'était que d'environ 1,400 acres. Il va sans dire que c'est surtout du lin industriel que je parle ici. Vu les exigences de la guerre et le besoin urgent où se trouvait l'empire de se procurer du lin—besoin né de l'emploi de la toile dans la fabrication des ailes d'aéroplanes—on se mit résolument à la tâche en ce pays pour accroître la production du lin de façon à ce qu'elle répondît aux exigences nationales. En 1916, Lloyd George conseillait fortement aux agriculteurs de l'empire d'accroître leur production de céréales et de denrées, disant que c'était là chose d'importance telle que l'homme qui accomplissait loyalement son devoir en s'efforçant d'accroître la production des céréales et denrées était comme un soldat combattant à la deuxième ligne de défense et accomplissait dans l'intérêt des Alliés une tâche aussi importante que celle des défenseurs des tranchées. Lloyd George s'exprimait alors en ces termes :

La ligne que l'empire britannique oppose aux Allemands est défendue par les travailleurs de la terre ferme aussi bien que par les combattants des armées de terre et de mer. Que cette ligne vienne à se rompre en un point quelconque, elle se trouvera brisée partout. En face de l'ennemi, notre ligne a pour premiers défenseurs notre marine de guerre, notre marine marchande et les troupes venues de toutes les parties de l'empire. A vous travailleurs de la terre ferme incombe le devoir de défendre non moins vigoureusement votre partie de notre ligne. Chacune des pleines journées de travail que vous fournissez contribue à l'abrégement de la lutte et nous rapproche de la victoire. Chaque jour passé à ne rien faire, à s'amuser, prolonge la durée de la guerre et rend la défaite plus possible. Gare! donc; l'honneur de la nation est en péril. Comportez-vous comme des hommes et, en tant que travailleurs de la terre ferme, mettez toute votre force à l'accomplissement de votre devoir.

Au commencement de l'année dernière, le bureau de l'agriculture et des pêcheries de la Grande-Bretagne, qui était chargé de s'occuper de la production du lin, insistait sur la production en plus grande abondance du lin textile et publiait à cette occasion, une circulaire où on lisait :

Le bureau de l'agriculture et des pêcheries a décidé de placer, au point de vue de l'importance, sur le même pied que les céréales tout le lin cultivé pour les objets de l'Etat, et votre comité d'agriculture a été informé en conséquence.

Le Canada a reçu à cet égard une excellente nouvelle venue d'outre-mer, puisqu'on y a constaté que notre pays est capable de produire de la fibre textile d'assez bonne qualité pour qu'on l'emploie à la fabrication des ailes d'aéroplanes. Le besoin d'activer la production au Canada était donc devenu évident; aussi, dès le début de cette même année, le ministère de l'Agriculture faisait-il adresser aux cultivateurs de lin du Canada, par le canal de la division de la Ferme expérimentale centrale, une circulaire où je relève les passages suivants :

L'occasion s'offre aux cultivateurs canadiens de sauver un grand nombre de vies et de contribuer à la victoire. Il faut de la toile pour couvrir les ailes des avions. L'insuffisance de la quantité de lin qu'il faut pour cela est alarmante, et la plupart des sources où l'on pourrait l'obtenir sont fermées. On compte que le Canada fera l'impossible pour fournir ce qui en manque.

Dans la guerre actuelle, la maîtrise des airs est devenue un facteur important; ce sera peut-être le facteur décisif. Les aéroplanes se construisent en très grand nombre avec tout la célérité possible. Pour en recouvrir les ailes, la toile de lin est le seul tissu qui ait été jugé satisfaisant. Il faut aussi de grandes quantités de cette toile pour les sangles des mitrailleuses, les couvertures des voitures du service de l'ambulance et pour les bâches des camions, de même qu'on a besoin de beaucoup de fil de lin pour coudre les uniformes et pour nombre d'autres usages Si le lin dont on a besoin pour ces divers objets venait à manquer, le succès des armées alliées se trouverait directement et profondément compromis.

Si grave est la situation que le gouvernement britannique a réquisitionné tous les articles fabriqués avec du lin entrant dans le Royaume-Uni et en Irlande, et qu'il a pris des mesures extraordinaires en vue de faire ensemencer de lin une plus grande partie des terres des Iles Britanniques. Dans ce but, il a importé de l'Ouest canadien une grande quantité de grai-

[M. Glass.]

ne de lin, bien qu'on soit assez peu renseigné sur ce que vaut, au point de vue industriel, la graine de lin provenant de cette région.

Le comité des ressources de l'Ontario, qui a également fait preuve de zèle pour favoriser la production du lin, en cherchant les moyens de faciliter la récolte et d'obtenir la main-d'œuvre nécessaire, a publié une lettre circulaire et accompli un grand travail au point de vue de l'expansion de la culture du lin au cours de l'année dernière. Il a demandé à la population d'Ontario de se livrer à la culture du lin, cette année. Il a fait observer que chaque arpent livré à la culture du lin valait des ailes à un aviateur de plus; qu'un tiers de tous les aviateurs du service aérien britannique tenaient leur fourniment du Canada et que celui-ci devait aider davantage ces braves aviateurs à voler; que nous devions leur fournir les ailes nécessaires. Cette circulaire se terminait ainsi:

Si vous ne pouvez voler vous-mêmes, aidez les autres à le faire en cultivant le lin.

Au début de l'année, la chose fut mise à l'étude par les cultivateurs. Stimulée par le sens du patriotisme et le désir d'accroître la richesse et la production du pays selon que le pressait le Gouvernement, la province d'Ontario appliqua à l'ensemencement du lin quelque 18,000 arpents. Dans la province de Québec, dans la région que l'honorable député de Gaspé (M. Lemieux) représente, on a récolté du lin dont des expériences ont démontré la supériorité sur tout autre produit similaire d'aucune autre partie du Canada. Dans la province d'Ontario, on récolte du lin dont la qualité est supérieure à toutes celles de la Russie et équivalente au meilleur type du continent. Les occasions sembleraient donc grandes pour la production du lin textile dans les provinces de Québec et d'Ontario. Si la province d'Ontario, l'an dernier, stimulée par la nécessité de produire davantage et obéissant à un devoir patriotique, a ensemencé 18,000 arpents de graine de lin, si elle a récolté plus de 30,000 tonnes de lin, qu'est-ce que ne pourrait pas faire le pays, en vue non seulement de répondre à nos besoins nationaux, mais aussi d'augmenter notre richesse économique, si l'on apportait dans toutes les parties du Canada qui s'y prêtent le même entrain à cultiver le lin? Il ne s'agit pas ici d'une industrie particulière à la province d'Ontario, ou à une quelconque de ses régions, puisqu'à l'heure qu'il est, le nombre des filatures de lin a augmenté et qu'il surgit d'autres établissements semblables par tout l'est d'Ontario et dans toute la province de Québec. Dans les régions du pays propices à la culture des céréales, on peut récolter un lin de qualité excellente. Il y a déjà des années, on a démontré que la Nouvelle-Ecosse pourrait produire un lin de très haute qualité; qu'on pouvait en cultiver avec succès dans la Colombie-Anglaise et dans certaines régions des provinces du Nord-Ouest. Il semblerait donc que l'occasion favorable se présente d'elle-même d'étendre la culture du lin au Canada, à l'heure actuelle.

Avant la guerre, la Russie produisait 40 p. 100 de la récolte du lin du monde entier, c'est-à-dire environ 400,000 tonnes, dont 200,000 à peu près furent exportées dans d'autres pays où l'industrie du teillage du lin avait atteint son sommet. Nous sommes parfois portés à croire que la France et la Belgique sont les pays qui jusqu'ici ont produit la plus haute qualité de lin textile et que, pour développer cette industrie au Canada, il nous faudrait atteindre la qualité des produits de ces pays. Bien que la France et la Belgique aient produit dans le passé la meilleure qualité de lin, la quantité de cette production est insignifiante, réellement, en face de la production mondiale totale. Avant la guerre, la production textile de la Belgique était d'environ 10,000 tonnes et celle de la France d'environ 30,000, soit un total pour les deux de 40,000 tonnes, ce qui est peu devant la production mondiale totale de 500,000 tonnes.

Au milieu de difficultés de toutes sortes, nous avons accru et amélioré la production du lin au Canada. Je n'ai pas l'intention de redire tout ce que j'ai dit l'an dernier, quant au préjugé qui existe parmi les cultivateurs au sujet de l'effet du lin sur le sol, mais je désire traiter une question que j'ai oubliée l'an dernier, c'est-à-dire les modes de surmonter les causes de ce préjugé, si par cas il est fondé. Le commissaire des semences du département de l'Agriculture, M. Clark, dit, dans un rapport de l'année 1916, au sujet de l'inspection des semences:

La plupart de ces prétendues graines nettoyées étaient en majeure partie des graines de mauvaises herbes minuscules ainsi que de petits noyaux et de la matière mixte, ce qui indique clairement la médiocrité des résultats de cette tentative de nettoyage. Pour le lin, cela est révélé par la présence de petites graines de mauvaises herbes, comme la moutarde roulante ou sisymbre de Hongrie, la potentille dressée, l'armoise, le chou-gras ou ansérime-blanche, le vélar-fausse-giroflée, et en outre la renouée-liseron et autres grosses graines en échantillons qui avaient passé par les tarares. Un échantillon que l'on disait avoir été nettoyé au tarare

ordinaire contenait dix-sept espèces de graines de mauvaises herbes ,y compris 2,500 moutardes roulantes....

Il s'agit là d'une semence nettoyée et prête pour le marché.

....plus de mille choux-gras ou ansérimes blanches, 803 renouées-liserons et 140 graines de folle-avoine par livre, outre du blé, de l'avoine et de l'orge. Quelques-uns de ces échantillons de graines fournissent des frappants exemples de l'impuissance d'enlever même de petites graines de mauvaises herbes au moyen du tarare.

Il ne faudrait pas être surpris si des graines de ce genre, expédiées aux cultivateurs et ensemencées par eux, produisaient des résultats désastreux et désappointaient les cultivateurs.

Presque tous les échantillons de lin auraient été grandement améliorés si l'on avait employé un crible en toile métallique, mesurant 3 pouces par 16 pouces (trois espaces au pouce dans un sens et seize dans l'autre), pour transporter les grosses graines étrangères en arrière de la filature et un tamis en zinc en dessous, avec des perforations d'un pouce et demi, pour laisser passer les petites graines sans pour ainsi dire perdre de lin.

Je désire signaler à l'attention du ministre de l'Agriculture et de son département, l'importance extrême qu'il y a à prendre grand soin et à examiner très minutieusement les graines choisies pour la semence, si nous voulons développer cette industrie sur une grande échelle et la faire réussir. Nous avons besoin de la confiance de nos cultivateurs, et nous devons chasser de leur esprit le préjugé que la graine de lin salit la terre et qu'elle enlève au sol des propriétés essentielles. Il est facile de faire disparaître ces préjugés en examinant les rapports des écoles d'agriculture du Canada, des Etats-Unis et d'Angleterre, et il n'y a pas de raison pour que ces préjugés continuent d'exister.

Il y a une autre raison pour laquelle il est avantageux de développer cette industrie. Quoiqu'elle soit la plus ancienne des industries textiles, c'est celle qui a fait le moins de progrès de toutes et qui est restée le plus en arrière. Il y a deux ou trois ans, on se servait encore des anciennes méthodes que l'on employait il y a cinq mille ans pour récolter, rouir et produire la fibre. Avant la guerre notre production était insignifiante parce que quoique nous pussions produire une bonne qualité de lin, nous ne pouvions pas faire concurrence avec les marchés russes. Cela était dû à ce que la main-d'œuvre était à bon marché dans ce pays-là comme en France et en Belgique. Les conditions ont toutefois considérablement changé, parce que lorsqu'il a vu la demande devenir plus forte, l'homme s'est ingénié à résoudre ces problèmes qui, pendant des années, ont plus ou moins confondu l'humanité. On a fait plus de progrès depuis trois ans en Angleterre et en Irlande que l'on n'en avait fait pendant des siècles, dans l'invention et l'amélioration des machines à manufacturer la fibre de lin.

On a fait de grands progrès dans l'opération du rouissage. Je dirai que le lin est une céréale qui pousse où le froment et les autres céréales poussent; mais pour retirer la fibre de la tige il faut d'abord procéder au rouissage, qui demande beaucoup de travail. La vieille méthode consistait à étendre les tiges dans un champ et de laisser les rosées et les pluies du ciel, décomposer, par une fermentation et un pourrissage graduels, l'enveloppe extérieure de la tige; ensuite après qu'elle avait été bien séchée, on faisait le tillage, c'est-à-dire on séparait la fibre de la chènevotte. La production de la fibre de cette façon était plus ou moins risquée, car quand le lin était en prairie, la réussite du rouissage dépendait de la température. Trop de pluie décolorait ou rendait la fibre moins forte. Pour obtenir les meilleurs résultats, il fallait ramasser le lin et le sécher au moment psychologique, et il n'était pas toujours possible, en raison de la température, de soulever les tiges en temps voulu.

Toutefois, les méthodes se sont développées; il y a un nouveau procédé, appelé le rouissage en caisson, que l'on emploie beaucoup en Irlande et dont on se sert en Belgique depuis longtemps; mais il a fait peu de progrès au Canada. Notre département d'agriculture a, au début de la guerre, étudié les moyens de déduire les frais de main-d'œuvre, par l'emploi de la méthode de rouissage en caisson. On a établi une station expérimentale à la ferme centrale, où l'on a obtenu de bons résultats avec ce procédé. A Forest, dans le comté de Lambton, M. H. Fraleigh, un des plus grands producteurs de lin du continent et assurément la plus haute autorité à ce sujet, a installé un système de rouissage en caisson qui a parfaitement bien réussi. Il m'a dit que l'an dernier, cette méthode lui avait rapporté 400 piastres de plus par tonne que par le rouissage en prairie. Le rouissage en caisson, tout en étant une amélioration sur le vieux procédé, et quoiqu'il assure le traitement de la tige en temps voulu, est un procédé qui est lent, car il prend plusieurs jours. Le Gouvernement a eu connaissance d'un autre procédé de rouissage très intéressant. Voici ce que disait un rapport de la société française de rouissage industriel, en date du 22 juillet 1916.

[M. Glass.]

Le professeur Giacomo Rossi, docteur en médecine, directeur du laboratoire de bactériologie agricole et professeur de l'école supérieure d'agriculture de Portici, près de Naples, a réussi, il y a quelques années à isoler un bacille aérobie spécifique, le "Bacillus Commensii", qui produit la fermentation de la matière c'est-à-dire des gommes qui réunissent les fibres du lin et des autres plantes textiles.

Sous l'action de cette fermentation, la substance pectique se dissout et les fibres se détachent.

La fermentation qui se produit est absolument spécifique pour les pectines, de sorte que les fibres (cellulose) ne peuvent jamais être attaquées.

Le meilleure preuve à l'appui, c'est que l'opération du rouissage peut se poursuivre indéfiniment sans jamais attaquer la cellulose ou la fibre.

Nous tenons à bien mettre ce fait en lumière et à apporter tout spécialement l'attention car il tient une place importante dans la question de l'économie du système. Il rend possible l'utilisation de la quantité entière de fibre textile contenue dans la paille de lin. Il n'y a absolument pas de perte.

Il en va tout autrement des opérations de rouissage employé jusqu'aujourd'hui rouissage à l'eau ou sur pré (curage). Dans ces opérations la fermentation produite varie extrêmement, soit à cause de la différence dans l'eau utilisée soit dans la température. et elle varie même suivant la profondeur de la même eau. Ainsi dans la rivière de la Lys, où la meilleure fibre de lin connue est produite, le procédé du rouissage est répété deux et même trois fois et chaque fois la position des bottes de lin est changée. Les racines se trouvent toutes à une extrémité tantôt elles se trouvent au fond tantôt à la surface. Les fermentations, qui se produisent dans les rivières et en pré, attaquent la cellulose (la fibre) ainsi que la substance pectique et quelquefois il arrive que la fibre est complètement perdue. Sans arriver, sauf rarement, à cette extrémité, c'est un fait absolu qu'un certain pour-cent de la fibre est toujours perdue et que 1 cent pour 100 de ce qui existe avant le rouissage n'est jamais obtenu.

Au contraire, dans la fermentation spécifique produite par les pures cultures du "bacille commensil", il est certain et il a été prouvé, industriellement et scientifiquement qu'il n'y a pas de danger possible pour la fibre.

En réalité, la masse en fermentation ensemencée avec une pure culture de bactérie pectiaérobie "bacilus comensii", sous l'influence d'une température de 86 à 93 fahr., et de la circulation de l'air dans la masse, atteint en quelques heures un très intense degré de fermentation. Au point maximum, les bactéries atteignent le nombre de 80,000,000 par cent centimètres cubique (1,200,000,000 par pouces cubiques) ; en d'autres termes, ce travail se fait en réalité dans une pure culture, et la fermentation obtenue n'est que pectique, sans qu'il soit nécessaire de prendre d'autres précautions pour l'obtenir.

Dans l'application industrielle de cette méthode, la forte proportion de fibre obtenue suffit seule pour couvrir les frais de rouissage. Il faut aussi tenir compte de ce qui suit:

En parlant de rouissage pratiqué à l'eau et en pré, nous avons déjà dit et en outre c'est un fait bien connu de tous ceux qui exploitent cette industrie, qu'une partie de la cellulose est attaquée par cette opération en fermentation et qu'elle est avariée non seulement en quantité, car elle perd une partie de sa valeur de résistance et de filage. Dans l'application de la méthode Rossi où la fermentation de la fibre est impossible, outre la conservation de la quantité de fibre, il y a aussi l'absolue certitude que la qualité de résistance n'a pas été attaquée. Les pures cultures que nous recevons contiennent toujours de petits fragments de lin ou de chanvre qui souvent se sont trouvés en présence de bactéries pendant plusieurs mois.

Les fibres sont complètement séparées en leurs fibrilles élémentaires, mais elles demeurent inaltérées.

Application de la méthode Rossi.

Afin d'entreprendre une opération quotidienne qui soit régulière et systématique, il est nécessaire de faire l'installation de quatre cuves dans le ciment renforcé.

L'opération complète du rouissage exige de 60 heures en montant (70 heures pour les qualités rouies les plus fines et les mieux rouies) de sorte qu'on produit tous les jours le produit d'une cuve

Avec des cuves de 100 mètres cubiques (325 pieds cubiques) 12 ou 14 tonnes de paille de lin peuvent être rouies tous les jours. La qualité correspond à la récolte de 8 à 10 acres en France.

Si au Canada, comme il semble probable, la récolte de lin est coupée, la quantité de 12 à 14 tonnes sera peut-être proportionnelle aux 10 ou 12 acres, à cause de la perte des racines.

L'installation exige aussi une chaudière dans le but de maintenir constamment dans les cuves une température de 86 à 93 farh., et il faut aussi un petit compresseur d'air qu'on fait fonctionner constamment et qui est actionné par un moteur électrique de 4 ou 5 chevaux-vapeur.

Il n'est pas nécessaire d'avoir un spécialiste pour la préparation des ferments. Un ouvrier ordinaire peut les préparer en quelques heures tous les jours, après les avoir vu préparer une ou deux fois.

Une fois le rouissage accompli, le lin est traité par l'exposition à l'air, comme d'ordinaire sur pré et il est teillé au moulin flamand comme cela se pratique en Belgique, en Hollande et en Flandre.

Nous tenons à signaler une machine employée pour le broyage et le teillage, qui vient d'être placée sur le marché et qui rend fort rapide et réellement industrielle l'opération du teillage. C'est l'invention d'un spécialiste sur la question du lin et elle est destinée à rendre de grands services, surtout dans les pays où la main-d'œuvre est rare et chère.

Nous avons eu occasion de lire les considérations suivantes que M. James A. McCracken, secrétaire des producteurs canadiens de lin a publiées dans le "Canadian Textile Journal".

"Maintenant que la prospérité est revenue, il faut se proposer pour objectif la production des meilleures qualités de lin au monde, afin que les filateurs puissent s'adresser à nous pour obtenir leurs provisions de fibres spéciales, puisque nulle part ailleurs ils ne sauraient trouver ce dont ils ont besoin—précisément comme les minotiers qui demandent au Canada leurs plus belles qualités de blé.

"Et si nous n'obtenons pas le premier rang comme pays producteur de lin, les efforts que nous déployons devraient sûrement nous rapprocher sensiblement de ce but. Même cela assurerait la stabilité à notre industrie du lin. Pouvons-nous produire un lin supérieur au lin de Russie? Alors, la plupart d'entre nous obtien-

draient 2 ou 3 cents de plus que la moyenne des producteurs russes. Il s'ensuit que chaque année il faudrait produire une fibre canadienne se rapprochant tellement des types que, sur les marchés mondiaux notre industrie aurait sa place assignée et reconnue. Aujourd'hui notre pays n'est ni reconnu ni mentionné dans les marchés mondiaux.

Pour la quantité des produits, nous ne saurions guère solliciter l'attention, mais la qualité est une considération qui prime tout, en matière de lin comme de diamants".

Nous ne saurions trop souligner ici la justesse des vues exprimées par M. McCracken sur cette question.

Depuis que nous avons commencé à faire le rouissage du lin à notre filature de Bonetable, nous avons constaté qu'il est absolument possible, au moyen d'un mode de rouissage parfaitement réglé, de produire des types de fibre absolument uniformes.

Il est parfaitement connu qu'une année peut produire une excellente récolte de lin, mais que la fibre qui en résulte pourrait être fort médiocre, si les influences saisonnières n'ont pas été favorables au rouissage, cependant qu'une autre année pourrait produire une médiocre récolte de lin, encore que les influences saisonnières soient bonnes pour le rouissage, et la fibre produite pourrait être excellente relativement à la paille de lin.

Dans une exploitation quelconque ou l'on dispose d'un procédé de rouissage sûr et absolument facile à contrôler à tous les points de vue et à volonté, on peut diviser en trois classes la récolte des tiges afin d'obtenir trois catégories bien distinctes de produit.

1. La tige moyenne de la récolte de l'année, moyenne en qualité et en longueur.

Cette tige moyenne peut être appelée "Type modèle de l'année."

2. La tige inférieure, inférieure en qualité et en longueur et

3. la qualité supérieure sélectionnée avec soin et travaillée pour donner un produit supérieur.

En ce moment, nous avons à notre disposition les récoltes de 1914 et 1915.

La récolte de 1914 est de beaucoup supérieure et nous avons obtenu deux qualités de fibre—moyenne et supérieure—(environ 50 p. 100 de chacune). De la récolte de 1915 qui a été très médiocre, nous avons les qualités inférieure et moyenne.

La France a planté, en 1913, 30,000 hectares.

La Belgique a planté, en 1913, 23,000 hectares.

La Hollande a planté, en 1913, 14,000 hectares.

Dans la même année le Canada a planté 628,000 hectares en lin.

Ces chiffres indiquent clairement que le Canada est en état d'organiser une industrie très puissante du lin.

Avec ses 30,000 hectares, la France a obtenu pour 25,000,000 de francs de graines, c'est-à-dire 1,000 francs à l'hectare.

Au Canada, les 628,000 hectares ont produit 45,000 tonnes de graines estimées à 90,000,000 francs, soit environs 150 francs à l'hectare.

La Russie a planté 1,448,000 hectares et son exportation de fibre, en 1913, a atteint 250,000,000 de francs pour 50,000,000 de francs de graines.

La conclusion c'est que la culture du lin est très intéressante au point de vue de la fibre, mais très peu rémunérative du côté de la graine, et il paraît certain que l'on pourra rapidement et facilement persuader aux cultivateurs de vendre leurs tiges de lin et de régler leur culture de lin d'après les conditions nécessaires afin d'obtenir de bonnes tiges pour la fibre.

[M. Glass.]

Je voudrais aussi parler d'un rapport qui m'est parvenu de New-York, il y a un jour ou deux. Je ne peux pas dire s'il est digne de confiance, mais il a paru dans le numéro de mars du "Cotton", un journal de l'industrie textile aux Etats-Unis. Il appelle l'attention sur la possibilité de la production de la toile de lin avec la fibre de la plante à un prix qui peut entrer en concurrence favorable avec celui du coton. Parlant du lin et de l'industrie de la toile de lin aux Etats-Unis, le numéro de mars du "Cotton" dit:

Il reste encore à démontrer que l'élan produit par les besoins de la guerre aura un effet durable, mais d'après le rapport de William J. Robinson, président de la division des manufacturiers de lin, de fibre et de toile de lin, de la commission des industries de guerre des Etats-Unis, on espère arriver à ce résultat.

Si cela réussit, les Etats-Unis seront encore, pour une nouvelle industrie, débarrassés de la dépendance de nations étrangères qui avait été un sérieux handicap en 1915 et 1916, bien qu'elle se soit transformée en une bénédiction en remuant l'initiative américaine.

D'après M. Robinson, la région du coton devra faire attention à sa suprématie. En tout cas, il dit que "des récentes découvertes dans le traitement du lin ouvrent une possibilité à l'Amérique, non seulement de cultiver le lin avec succès et profit dans chaque état de l'union, mais de produire de la fibre de lin avec une récolte moyenne de deux tiers d'une balle à l'acre, à meilleur marché que le coton et avec plus de profit pour le cultivateur. Le lin américain préparé d'une manière synthétique a été transformé en toile de lin pour la première fois en Amérique dans une filature du Wisconsin.

Voici quelques extraits du rapport de M. Robinson:

Après de longues et pénibles recherches on a trouvé un nouveau procédé synthétique qui est une des plus importantes découvertes dans tout le champ de l'industrie commerciale. Le procédé dissout la gomme de la tige du lin en moins d'une heure sans endommager la fibre et produit une fibre forte, propre et belle, prête à être envoyée au fileur quand elle est sèche et travaillée. Le procédé peut être employé en été ou en hiver et n'a aucune particularité désagréable, il coûte 70 p. 100 de moins en main-d'œuvre, en durée et en dépenses qu'aucun des autres procédés et il rend le blanchiment absolument inutile, sauf quand on veut se procurer de la toile excessivement blanche.

Dans une épreuve comparative de la force de la fibre produite par le rouissage à l'eau....

C'est une partie importante du rapport, par suite des objections soulevées contre le procédé du rouissage chimique ou contre tout autre procédé sauf l'ancien rouissage en prairie, qui prétendaient que cela diminuait la force de tension de la fibre. M. Robinson dit:

Dans une épreuve comparative de la force de la fibre produite par le rouissage à l'eau et de la fibre rouie par le bureau des étalons des Etats-Unis, le 15 octobre 1918—la fibre rouie à l'eau s'est brisée sur une tension de 115—tandis que la fibre rouie par le nouveau procédé a supporté une tension de 183. Par cette nouvelle méthode, on peut produire le lin à meilleur compte que le coton.

Je n'affirme pas que l'exposé soit exact et je ne l'accepte pas comme tel, mais venant d'une autorité comme celle du président de la division des manufacturiers de lin, de fibre et de toile de lin de la commission des industries de guerre des Etats-Unis, et à la suite des épreuves faites par le bureau des étalons des Etats-Unis, nous devrions au moins accorder quelque attention et de l'importance au rapport qui a été présenté.

M. McKENZIE: Le lin produit au Cananada est-il manufacturé en toile de lin dans quelque localité du Canada?

M. GLASS: Oui, j'arrive à cette fabrication qui se fait maintenant. J'ai dit, monsieur l'Orateur, qu'en 1914 nous n'avions qu'une petite superficie de 1,400 acres plantée en lin. Nous avions neuf filatures en activité et elles étaient dispersées sur une très petite étendue du sud-ouest de l'Ontario, non parce que les conditions climatériques y étaient plus favorables qu'ailleurs, mais simplement parce que ces quelques moulins étaient tout ce qu'il restait d'un nombre plus grand qui avaient graduellement, de temps en temps, cessé d'être en activité par suite de la concurrence de la fibre russe et de la main-d'œuvre à bon marché employée dans la production européenne.

A l'heure qu'il est, cette industrie se développe par toute la province d'Ontario, et d'après le rapport du département de l'Agriculture, 47 fabriques sont en exploitation avec une superficie totale de 18,000 acres de terres, semée avec du lin l'année dernière et une superficie de 25,000 acres pour la récolte de l'année prochaine.

Voici une liste des différentes fabriques qui se répartissent comme il suit :

Nicholson et Hodgins, Crediton; McMurchy et Anderson, Ripley; Amerlin Flax Co., Petrolia; Wm. Forrester, Mitchell; O. Geiger, Hensall; Doon Twines Ltd., Floradale; Tipling et Mills, Wingham; T. A. G. Gordon, Sarnia; Jas. McColl & Co., Alvinston; H. W. Ebel, Conestogo; McDonald Burns Ltd., Dresden; H. A. Griffin, Arthur; Barbour Flax Co., Moorefield, Alma; Ontario Flax Co., Parkhill, Ailsa Craig, Shipka, Exeter et Tilbury; Wm. Ward, Lucan; A. Heiderman & Son, Zurich; V. Stock, Tavistock; H. Fraleigh, Forest; Dashwood Flax Co., Dashwood; F. Kalbfleisch, Zurich; Sebringville Flax Co., Sebringville; R. J. Nicholson & Son, Merner et Seaforth; Blyth Flax Co., Blyth; Netherlands Flax Co., Winnipeg.

La Netherlands Flax Company, de Winnipeg, une nouvelle compagnie, a 700 acres sous contrat pour l'année prochaine; c'est la meilleure preuve qu'elle a confiance que la fibre de lin peut être produite dans la province du Manitoba :

Canadian Flax Mills, Drayton, Arthur, Seaforth, Wallaceburg, Essex et St. Catharines; A. L. McCredie, St. Marys; Stratford Flax Co., Stratford; Flax Spinners Ltd., Guelph et Listowel; Wm. Weir, St. Marys; Edward Weiler, Bowmanville; Canadian Flax & Seed, Oshawa; J. Flock, Windsor; James Rose, Pickering; J. B. Hudson, Millbank.

Je signale cette répartition des fabriques, afin de montrer que la culture du lin s'étend dans de nouvelles régions où elle n'avait pas fait de progrès depuis quelques années. La plus importante découverte que nous ayons faite, suivant moi, n'est pas tant d'avoir développé cette industrie sous l'aiguillon des besoins pressants ni d'avoir augmenté considérablement notre production. Nous savions que nous étions en mesure de produire une bonne fibre. Avant 1915, notre fibre prenait exclusivement le chemin du marché américain; elle était utilisée dans les fabriques du Massachussetts et du New-Jersey où on en faisait du fil pour les fins de la cordonnerie et de la bourrellerie, de la ficelle pour les filets de pêche, ainsi que pour d'autres fins plus grossières. Nous ne pouvions nous faire à l'idée, toutefois, que nous étions en mesure de produire une fibre plus fine et pouvant être utilisée à la fabrication des toiles. J'ai fait observer, tout à l'heure, que la Ontario Flax Mills Company possède cinq différentes fabriques dans la province et j'intéresserai, peut-être, la Chambre, en faisant l'historique de cette compagnie. La Ontario Flax Mills Company, représente directement, en Canada, les Belfast Spinning Mills, de Belfast en Irlande, les plus grandes fabriques de toile du monde entier. Cette compagnie s'est rendu compte, à un moment donné, qu'il est nécessaire de produire une bonne fibre et qu'elle ne pouvait se fier à la Russie pour l'obtenir.

De plus, elle se convainquit que les approvisionnements de la Belgique étaient à la veille de lui faire défaut, tandis que les quantités de fibre de lin qu'elle était en mesure de produire en Irlande étaient limitées. Ainsi, il y a quatre ans, les grandes fabriques de Belfast envoyèrent M. F. J. Lockhart, un expert dans l'industrie

linière à Parkhill, comté de Middlesex, afin de faire des essais en ce pays. La compagnie commença par faire l'acquisition de 400 ou 500 acres de terre dans la région, qu'elle ensemença avec de la graine hollandaise dit "Enfant de Hollande".

La récolte fut si satisfaisante que chaque livre de cette fibre fut teillée et expédiée aux fabriques de la compagnie en Irlande. L'année suivante, 1,000 acres de terre furent ensemencés en lin; l'année dernière, elle en avait 1,800 acres et d'après le rapport que j'ai en mains, elle a décidé de faire ensemencer 2,500 acres pour l'année prochaine. Pourquoi, des capitalistes possédant l'expérience des directeurs des filatures de Belfast, feraient-ils les frais d'implanter cette industrie au pays, si ce n'est parce qu'ils ont acquis la certitude qu'ils pourront obtenir en Canada, toute la matière première, nécessaire à l'exploitation de leurs fabriques et un meilleur produit que n'importe où ailleurs? C'est la raison pour laquelle ces capitalistes ont implanté l'industrie linière au pays. Or, n'avons-nous pas lieu d'espérer que, du moment que cette puissante compagnie irlandaise, la plus considérable du genre dans le monde entier, verra la possibilité de se procurer la matière première ici, et attirée par l'amorce de la prime accordée pour le tissage de la toile en Canada, transférera de l'Irlande au Canada, quelques-unes des grosses filatures, qu'elles exploitent là-bas?

N'avons-nous pas lieu d'espérer que le moment approche rapidement où cette industrie, qui occupait une place insignifiante dans le pays, il y a un an, mais qui se développe peu à peu, deviendra un facteur important dans le progrès industriel et économique du Canada ?

Au cours du débat, que j'ai soulevé à ce sujet, l'année dernière, j'ai insisté auprès du ministre de l'Agriculture et du Gouvernement, afin que l'on relie l'industrie du teillage à celle du tissage en encourageant les filatures.

Voilà quelle a été notre situation dans le passé. Nous avons eu à Guelph, une fabrique de toile, représentant un capital de 750,000 piastres. Cette fabrique est en mesure de tisser d'aussi belles toiles que celles sortant des fabriques européennes. Cependant, la fabrique de Guelph était obligée d'importer son fil d'Irlande pour tisser ses toiles. Nous produisions la matière première; nous sommes tributaires des autres pays; nous accomplissions la tâche la plus dure, la plus laborieuse et la plus difficile, mais c'est aussi celle qui rapporte le moins en deniers sonnants.

[M. Glass.]

Nous avons envoyé ces matières en Irlande, où l'on en a fait du fil, et nos fabriques ont fait revenir ce fil, qui leur sert de matière première, et c'est là ce que l'on tisse dans la ville de Guelph. On me dit que c'est la seule fabrique d'où il sorte de la toile dans les deux Amériques. J'ignore si cela est vrai ou faux, mais je sais que c'est la seule en Canada.

Le Gouvernement n'a rien fait l'année dernière dans le sens que j'avais suggéré, celui de donner une prime aux filatures qui emploieraient de la fibre canadienne. Au mois de septembre dernier cependant, la demande de toiles pour aéroplanes est devenue si pressante que la commission de guerre de la Grande-Bretagne en représenta l'urgence à la commission du commerce de guerre du Canada. Celle-ci à son tour fit au Gouvernement des représentations qui eurent pour conséquence l'octroi d'une prime dont le chiffre variait selon la finesse du fil. Le mot "lea" est employé dans la désignation de ces fils. A un fil de 20 "lea", lequel est comparativement grossier, le Gouvernement accordait une prime de 3 cents par livre; à un fil de plus de 20 et de moins de 40 "lea" était accordé 6 cents par livre et, quand le fil avait 40 "lea" de finesse, était 9 cents par livre. Qu'est-il arrivé? L'encre était à peine sèche sur le document qui mettait en vigueur le décret du conseil que des négociations avaient lieu pour l'établissement d'une grande filature. Ce n'était pas plus tard qu'au mois de septembre dernier et, en dépit du mal que l'on a eu à se procurer les machines et à fonder une telle industrie, une filature a été érigée dans la ville de Guelph, laquelle représente le placement d'un capital de quelque 300,000 dollars. Au lieu d'envoyer notre fibre hors du pays, la Canadian Spinneries, Limited, de Guelph, la convertit maintenant en un fil qui constitue un pas dans la bonne voie. Cet établissement de Guelph ne pourrait cependant point, quoique en pleine activité, filer le huitième de la fibre produite en Canada l'année dernière, et il sera considérablement agrandi l'année qui vient. Mais ce n'est pas tout: une puissante compagnie intéressée qui commerce des toiles et qui a beaucoup fait pour l'expansion de cette industrie au Canada, a des représentants en Angleterre qui achètent aujourd'hui les machines qu'il faut pour établir au Canada une fabrique de toiles de toutes sortes. Elle entreprend tout à la fois de cultiver, rouir, teiller, sérancer, filer et tisser le lin. La compagnie va

créer une industrie considérable. Le capital placé dans l'entreprise sera, pense-t-on, de 2 millions, et elle disposera d'un outillage absolument moderne.

Il me semble que le Gouvernement n'a pas eu tort en conséquence de suivre les conseils qui lui ont été donnés à l'époque.

Il a paru dans le "Canadian Textile Journal", feuille publiée à Sainte-Anne-de-Bellevue, une série d'articles sous le nom d'Alfred S. Moore, homme bien connu en Irlande pour sa connaissance du lin. Il s'occupe d'en assurer le développement dans ce pays. Dans le numéro du 4 de ce même journal, je vois que l'on parle des ressources du Canada en tant que l'industrie linière est concernée, et M. Moore signale les faits qui attestent l'expansion de cette industrie. Il y a un point sur lequel je désire appeler tout particulièrement l'attention de la Chambre, je veux dire la position avantageuse que nous nous sommes créée en Angleterre par notre produit. Voici en quels termes M. Moore s'exprime:

En dépit de la cherté et de la rareté de la main-d'œuvre au Canada, le pays ne laisse pas d'offrir à nos lins la perspective la plus brillante. L'association des producteurs de lin du Canada est une entreprise fort active, outre que la ferme expérimentale d'Ottawa fait dans ce sens d'excellente besogne. Il ne faudrait pas oublier non plus l'impulsion donnée à cette industrie par le "Canadian Textile Journal" et par le "Monetary Times" . . . .La Belfast York Street Flax Spinning Company, qui a la fabrique de toiles la plus considérable du monde entier, a établi, de même que plusieurs autres maisons de Belfast, la qualité excellente du lin canadien et il s'ensuit que de grandes étendues de terre sont aujourd'hui cultivées au Canada pour le lin.

Il y a matière à se féliciter toutefois de ce qu'un pas a été fait dans la bonne direction, et l'on espère que le lin canadien prendra bientôt la place du lin russe, et qu'il approvisionnera le monde du lin nécessaire dans la confection des toiles. Il est donc avantageux au Canada et à nous-mêmes d'élargir le champ qui s'ouvre à notre activité.

C'est à la graine de lin canadienne qu'est dû cette année l'accroissement des cultures linières d'Irlande. La plus grande partie de notre lin s'exporte aux Etats-Unis et ce dont le Canada a besoin par-dessus tout c'est la découverte d'une bonne machine à arracher cette plante. Il y a en outre dans le Nord-Ouest canadien deux millions d'acres plantés de lin chaque année, mais non pour la fibre, attendu que le climat de l'Ouest passe pour ne pas lui être favorable. Le commerce des toiles de l'Irlande souffre de voir que l'on brûle au Canada chaque année des milliers de tonnes de fibre de lin.

Ce que je désire signaler tout particulièrement à l'attention de la Chambre, ce sont les expériences faites en Angleterre et en Irlande dans les stations agronomiques de l'Etat et sous sa direction. Ces expériences ont démontré que le lin provenant de la graine canadienne a une qualité qui le place parmi les premiers lins du monde, ceux de la Hollande (à fleur blanche) de Yorkshire, de France, d'Irlande, de Russie (couronne de perneau) et d'Amérique (minnesota).

A l'heure actuelle, la Grande-Bretagne a sous sa régie toutes les graines qui serviront à récolter des fibres textiles en Grande-Bretagne, l'an prochain. Elle fixe le prix de vente de ces graines, et les profits alloués aux marchands de gros. Dans une liste de prix destinés à ceux qui font ce commerce et qui date seulement de mars dernier, et reproduite dans le "Linen Circular", un journal d'Irlande s'adressant aux producteurs de coton, la fibre canadienne modèle atteint le plus haut prix parmi les graines des meilleures variétés du monde offertes aux producteurs de la Grande-Bretagne. Il me semble que nous devons attacher beaucoup d'importance au fait que nous avons réussi à mériter une si haute réputation dans la production de ces graines. La Grande-Bretagne dépend, cette année, en grande partie des graines provenant de notre pays pour sa récolte de 1919.

A cette fin, au mois de septembre dernier ou d'octobre, le gouvernement britannique a demandé au Gouvernement canadien de lui réserver, pour sa récolte de l'an prochain, toutes les graines de plantes textiles susceptibles d'être exportées. Le Gouvernement canadien se rendit à cette demande, et le prix qu'ont obtenu les producteurs s'est élevé à $8.30 le boisseau ou à peu près. Environ cent dix mille boisseaux de ces graines ont été ainsi réservées, et il en est resté suffisamment au pays pour les semences que nous récolterons en 1919. Je suis malheureusement forcé d'avouer que le gouvernement britannique, au lieu d'employer ces graines aux fins pour lesquelles elles avaient été réservées, en a expédié une certaine quantité dans l'ouest de l'Europe pour en retirer des semences qui serviront cette année. Il importe, cependant, de protéger jalousement et de maintenir soigneusement la réputation que nous nous sommes acquise sur le meilleur marché du monde. Je sais personnellement que le ministre de l'Agriculture s'est occupé sérieusement de cette question, et qu'il adoptera les mesures nécessaires pour sauvegarder nos intérêts.

On prétend qu'il se cultive dans l'Ouest une grande quantité de lin uniquement pour en récolter les graines, et les députés de l'Ouest se sont demandé pourquoi nous n'entreprendrions pas d'y produire la fibre? Je répondrai à mes amis de l'Ouest: Si nous entreprenions de cultiver, en ce pays,

le lin tel qu'il se cultive actuellement chez vous, nous ne réussirions pas à produire la fibre. Il existe deux culture du lin, l'une pour en récolter les graines, l'autre pour en obtenir la fibre. Lorsqu'il s'agit de récolter des graines, il suffit de semer un demi-boisseau à l'acre. Cela donne une tige courte et à grosse tête, d'où montent de volumineuses capsules de graines, qui fournissent l'huile industrielle et des produits secondaires. S'il s'agit, au contraire, de récolter la fibre, il faut semer un boisseau et demi ou deux à l'acre, et l'on obtient une tige plus épaisse et plus longue qui ne porte que quelques capsules de graines. Les terres de l'Ouest ont rapporté, selon ce que je comprends, jusqu'à vingt-huit boisseaux à l'acre de graines de lin. C'est là, incontestablement, un très fort rendement, qui dépasse de beaucoup la moyenne. Dans les endroits où le lin se cultive pour la fibre, on obtient un rendement de graines d'une moyenne maximum de huit boisseaux à l'acre. Il s'est fait, aux Etats-Unis et au Canada, des expériences considérables dans le but d'utiliser la tige qui reste sur le sol des provinces de l'Ouest après que la graine de lin en a été séparée. J'ai en mains un mémoire de M. George Harrison, qui prétend avoir réalisé un progrès notable en découvrant un moyen de faire servir cette tige de rebut à la fabrication du gaz. Voici ce qu'il dit:

> On place, sans les lier, des tiges qui ont été battues dans une corne hermétiquement fermée. On les y laisse rôtir, sans les brûler, pendant une demi-heure à une chaleur de trois cents degrés, et alors le gaz sort par le seul tuyau d'échappement qui existe et qui conduit à une colonne à coke ou fourneau d'affinerie. A ce moment on extrait du gaz un produit secondaire sous forme d'un goudron noir jais, et le produit épuré dans un gazomètre ou vaste réservoir. Des conduites de distribution le transportent de là aux appareils de cuisine ou de chauffage, et l'utilisation s'en fait comme pour le gaz ordinaire en usage dans les villes. La flamme bleue qui s'en dégage ressemble à celle du gaz de houille, bien que de qualité fort supérieure, à ce qu'on assure, et d'une plus grande calorie.

Sans citer plus longuement ce mémoire, j'ajouterai que l'auteur prétend avoir découvert un procédé pour fabriquer du gaz à l'aide de ces tiges, grâce auquel une tonne de tige, qui représente une valeur bien minime comparée à une tonne de houille, produira plus de gaz qu'une tonne et un quart de houille. Je ne doute pas que le Gouvernement et le bureau des recherches scientifiques ne s'occupent d'étudier ce problème, et que si le procédé en question vaut quelque chose, notre pays n'en fasse son profit. Le gouvernement des Etats-Unis poursuit des expériences nombreuses dans ce domaine, et il espère aussi trouver un emploi pour ces tiges.

Il y a peu d'années, la compagnie du Pacifique-Canadien s'est assuré les services de Arthur-D. Little et Cie, les chimistes les plus expérimentés, si je ne me trompe, des Etats-Unis. Cette compagnie institua une succursale au Canada, et fut chargée par les autorités du Pacifique-Canadien de consacrer principalement ses efforts à résoudre le problème de l'utilisation industrielle des tiges de lin de l'Ouest. M. Howe, qui dirige le bureau d'expérimentation à Montréal, consacra beaucoup de temps à cette tâche, et j'ai été désappointé d'apprendre que les expériences n'avaient pas été poussées encore assez loin pour suggérer un emploi bien défini de ces tiges. On me dit, toutefois, que ce travail s'est fait au Canada jusqu'en 1916, c'est-à-dire à peu près jusqu'au temps où le Gouvernement canadien a établi son bureau de recherches scientifiques.

Le Pacifique-Canadien, craignant de s'aventurer sur un terrain réservé aux autorités fédérales, se désista. J'ai sous la main un échantillon de papier de chiffon fabriqué avec la chènevotte de nos prairies de l'Ouest, et le docteur Howe déclare que ce papier possède toutes les qualités désirables pour faire d'excellents billets de banque. Il dit aussi qu'il serait possible de produire de la pulpe avec cette chènevotte dans des petites fabriques installées dans l'Ouest et d'expédier ensuite cette pulpe aux fabriques de papier qui en feraient un produit commercial. L'échantillon que j'ai ici me paraît d'une qualité absolument supérieure et je suis certain que mes honorables collègues seront intéressés, s'ils l'examinent de près. Il m'a été envoyé par M. Howe, du bureau des recherches du Pacifique-Canadien, comme un produit fabriqué avec le chènevotte du lin de l'Ouest canadien.

Tout récemment mon attention a été attirée sur la possibilité de filer cette chènevotte. J'ai échangé des lettres très intéressantes avec un citoyen de New-York qui paraît avoir une confiance absolue dans ce procédé. Dans une lettre datée du 15 mars, il dit:

> Je vous remercie de votre lettre du 13 et j'apprécie votre courtoisie en me tenant au courant des travaux qui se font au Canada au sujet du lin. Je serais enchanté de recevoir le compte rendu du débat de la Chambre des communes, quand vous pourrez me l'envoyer.
>
> Je ne sais pas si j'ai bien expliqué que le procédé dont je vous ai parlé pour traiter le chènevotte, peut s'employer avec le même succès pour la tige du lin que l'on cultive en vue de sa graine oléagineuse et on en brûle de si grandes quantités dans le Nord-Ouest. L'inven-

teur a obtenu de magnifiques produits qui supportent avantageusement la comparaison avec les plus belles toiles d'Irlande, tant pour les serviettes de table que pour les nappes. Il se sert des machines généralement employées dans les filatures, et il prétend être en mesure d'obtenir du fil pour une fraction du prix du fil fabriqué par le procédé ordinaire.

Plusieurs inventeurs américains paraissent en mesure d'obtenir de cette chènevotte un fil avec lequel on fabrique la toile à serviettes, etc., mais celui dont je vous parle est le seul dont les produits égalent les plus belles toiles d'Irlande. Pour votre édification, je vous envoie un petit échantillon d'une toile à nappe que cet inventeur prétend avoir obtenu avec son procédé. Je n'ai pas assisté à la fabrication, mais je suis convaincu qu'il dit la vérité, car je le connais depuis plus de trente ans et je sais qu'il est très au courant de l'industrie textile. Dans le moment, il est sans ressources et il sollicite des fonds pour établir une filature. Il a été fort maltraité par des lanceurs d'affaires peu scrupuleux qui ont cherché à le mettre dans l'impossibilité de se passer d'eux et qui n'ont pas fourmi le capital nécessaire. Il est maintenant débarrassé de toutes entraves et il n'y a aucun doute qu'il accepterait des conditions raisonnables pour prendre charge d'une fabrique qui utiliserait son procédé.

Après différentes consultations avec le ministre de l'Agriculture et M. Macallum, du bureau des recherches, nous sommes venus à la conclusion que le procédé qu'il prétend avoir inventé n'est pas sans mérite. Pour plus de certitude, j'ai proposé de le faire venir pour qu'il soumette son procédé et ses plans à des experts comme M. Van Bruyssell, de Montréal, M. Grisdale, de la ferme modèle, M. Shutt, le chef du département, M. Hutchinson et autres. Si ce procédé vaut quelque chose, il est de la plus haute importance pour l'Ouest canadien. Parlant de ma proposition, mon correspondant dit:

Mon ami serait très heureux d'accepter l'invitation du Gouvernement et d'avoir une entrevue avec ses représentants. C'est un homme cultivé, un savant, un ingénieur, un diplômé du "Massachusetts Institute of Technology"; en fait d'industrie textile, c'est un expert dans toute la force du mot, qui a eu environ vingt ans d'expérience dans la fabrication. Je n'ai aucun doute que si on lui en fournit l'occasion il réussira à convaincre M. Macallum et ses associés qu'il a résolu théoriquement le problème et que le Gouvernement se considérera justifié d'installer une filature sous sa direction, pour fabriquer avec la fibre du lin des produits de toute sorte, égaux à ceux qu'on obtient avec l'ancien procédé.

Ainsi que je l'ai déjà écrit, je crois, je ne sais pas personnellement que mon ami a obtenu ces résultats. Il me l'affirme et je le crois. A mon sens, il ne reste qu'une question à résoudre: Peut-il fabriquer dans des conditions avantageuses, c'est-à-dire à des prix qui permettront de soutenir la concurrence des toiles fabriquées par l'ancien procédé, dit "long line"? Sur ce point, ma conviction est telle que si j'en avais les moyens, je ferais construire une filature et le mettrais à même de faire ses preuves. J'ai étudié la question pendant des mois; j'ai rencontré plusieurs experts qui prétendent que la chose est impossible; j'ai été témoin de plusieurs tentatives infructueuses, mais j'ai la ferme conviction que mon ami a trouvé la solution du problème. Il me paraît avoir tiré parti de tout ce qu'il y avait de bon dans les autres procédés, autant que la chose est permise sans violer les droits des porteurs de brevets; il a élayé une foule d'opérations inutiles, il a tourné habilement les obstacles auxquels ses prédécesseurs se sont heurtés, il a combiné et utilisé les machines actuellement en usage et il est parvenu à trouver un procédé simple, économique et pratique.

Les représentations de ce correspondant me paraissent justifier au moins une enquête.

Pour maintenir la réputation que le lin canadien a obtenue au cours des difficultés de la guerre, nous devrions prendre avantage de cette occasion afin de garder jalousement la position que nous avons atteinte. La Russie et d'autres pays d'Europe nous ont mis dans l'impossibilité de concourir avec eux vu le prix peu élevé de la main d'œuvre dans la fabrication de ce produit textile. Mais l'avantage que ces pays avaient sur nous a été de beaucoup surpassé par l'invention et l'emploi d'instruments mécaniques pour la récolte et le broyage du lin et par les recherches scientifiques pour obtenir un procédé plus simple et plus économique du rouissage. Si le Gouvernement crée un département de recherches comme l'a suggéré l'honorable député de London (M. Cronyn) dans sa résolution, il y aura un vaste champ d'utilité concernant la zymotechnie, l'étude de la fermentation, qui a joué un rôle important dans l'industrie.

Il est admis que le procédé du rouissage dans la production du lin est un procédé bactériologique, microbiologique. Le professeur Rossi semble avoir séparé les bacilles nécessaires à ce procédé, et l'emploi de ces bactéries donne un heureux résultat. Si nous parvenons à résoudre le problème d'un rouissage plus économique, si le coût est réduit de 70 p. 100, comme il est dit ici, si nous obtenons la solution du problème d'appareils mécaniques pour l'outillage de la récolte—et nous croyons avoir réussi—ayant démontré que nous pouvons produire une meilleure qualité de fibre que la Russie, rien au monde ne nous empêchera de concourir avec les producteurs de l'Europe.

S'il est vrai, comme l'a déclaré M. Robinson, de la commission de guerre américaine, que le procédé de l'extraction de la gomme et du rouissage du lin peut être accompli en une heure; que la résistance de la fibre est en raison de 183 à 115, et que nous pouvons produire dans les diverses parties du Canada une fibre de lin qui riva-

lisera avec le coton, peut-on alors se faire une idée des possibilités qui s'offrent à nous dans ce champ d'action? Voilà un sujet d'études qui se recommande à la plus grande attention du Gouvernement.

Actuellement la fibre n'est produite que sur une superficie relativement restreinte comprenant sept ou huit comtés, la production se faisant en grande partie dans l'ouest d'Ontario. Les producteurs opèrent dans les ténèbres d'après les méthodes adoptées il y a plusieurs années. Si nous voulons aider ces travailleurs à résoudre le problème du rouissage, de l'amélioration, du broyage et de la diminution de la main-d'œuvre, nous devrions établir dans les centres de culture du lin des filatures expérimentales de l'Est dans le genre des fermes expérimentales à Ottawa, mais sur une plus grande échelle s'il est possible. Pour produire avec succès la fibre de lin, nous devons aider le cultivateur à obtenir toute la valeur économique de sa chènevotte, l'empêcher de vendre cette chènevotte à la filature de lin, et ne retirer ainsi que la plus petite part de l'opération. Comme il le fait pour la laine, il doit produire sa propre fibre de la chénevotte et puis vendre cette fibre sur le marché.

Nous demandons aussi que le Gouvernement étudie la question de la création de types. Nous savons que depuis quelques années la valeur de la laine a beaucoup augmenté pour le cultivateur grâce au classement. Le cultivateur pourra donc augmenter aussi facilement que pour la laine la valeur de son lin si celui-ci est classé de la façon voulue. A une assemblée tenue en mars dernier, l'association des cultivateurs du lin ont adopté une résolution appuyant celle que j'ai proposée et qui contient les principes devant favoriser absolument ceux qui s'occupent de l'industrie du lin. De cette façon le Gouvernement pourra donc donner un nouvel encouragement à cette industrie, et la développer non seulement dans l'ouest d'Ontario mais dans les autres parties du Canada.

La question des types pour le lin textile est très importante. Il n'est pas moins important que le Gouvernement ait un poste de nettoyage où la graine, après avoir été nettoyée et classée en types, puisse soutenir sa réputation sur les marchés de l'univers. Je n'ai qu'à mentionner le rapport déplorable du commissaire des graines sur les résultats de son enquête des échantillons de graines de lin qui lui ont été remis comme ayant été convenablement nettoyés. Il les a trouvés tellement sales et remplis de graines de mauvaises herbes qu'ils auraient infesté les terres de tout cultivateur qui aurait voulu s'en servir.

On a inventé les instruments voulus pour le nettoyage de la graine de lin et le "Linen Circular" publié en Grande-Bretagne et en Irlande nous apprend que le lin Canadien est reconnu dans les plus grands et les meilleurs marchés du monde pour être du type le plus parfait et le plus rémunérateur. Nous avons créé cette réputation depuis quelques années et il est essentiel de la maintenir.

Je profite de ce que j'en suis sur cette question pour donner lecture d'un rapport de M. Moore, irlandais instruit qui a fourni plus d'un article sur ce sujet au "Canadian Textile Journal".

La plus importante conclusion à tirer de ce tableau de la productivité des graines de semence, c'est que des différentes variété mises à l'épreuve, les graines de semences, de Hollande (à fleur blanche), du Yorkshire et du Canada ont donné des résultats plus satisfaisants, et celles de France et d'Irlande, des résultats un peu moins satisfaisants que celles des graines russes (couronne de Pernau), tandis que les graines hollandaises (American Minnesota) donnaient des résultats à peu près nuls. Ces observations, dit M. Moore, confirment celles qu'on avait fait lors des essais de l'année précédente, et il en est de même, à vrai dire, des essais faits subséquemment, qui, eux aussi, démontrent qu'on pourrait trouver au Canada de la graine de lin pour la semence.

Maintenant que nous voici en mesure de produire une graine pour la production du lin, une graine officiellement reconnue, une graine qui, par le renom et la qualité, est supérieure à la plupart des autres et ne le cède pour ainsi dire à aucune; une graine, puis-je ajouter, de la valeur égale à celle des meilleures variétés connues sur le continent, il va falloir veiller avec un soin jaloux sur ce renom et, par tous moyens, faire en sorte qu'il n'y soit porté atteinte par supercherie, en tentant de récolter la graine de lin industriel dans les provinces de l'Ouest canadien, où l'expérience a mainte fois démontré que le climat de ces régions lui fait perdre de ses qualités et de son individualité, et en cherchant, au détriment de la graine récoltée dans l'Ontario et qui jouit d'une juste renommée, à écouler ce produit comme étant celui du Canada. Si notre pays doit garder la position enviable qu'il s'est faite, il faut, selon moi, que le Gouvernement se porte à son aide, qu'il établisse des types satisfaisants et décrète l'inspection rigoureuse de notre graine de lin industriel. Il faudra établir des stations de nettoyage et interdire la vente de toute graine de lin industriel ne portant ni la marque ni le timbre dûment approuvés par le ministère de l'Agriculture,

[M. Glass.]

ce qui devrait en garantir la qualité et la provenance. Voilà pour la graine.

De non moindre importance est le résultat de notre expérience en ce qui concerne la production de la fibre de lin—pas tant en ce que nous avons réussi à ensemencer de lin une plus grande étendue de nos terres et par là pourvu dans une mesure plus satisfaisante aux besions du pays, qu'en ce que nous avons su améliorer à tel point la qualité de notre lin, qu'il est aujourd'hui rangé parmi les meilleurs sur les principaux marché de l'univers. A l'heure actuelle, la fibre canadienne figure avantageusement à côté des lins de plus belle qualité de provenance continentale. Si beau que soit le résultat, il ne faut pas s'en contenter, il faut viser plus haut encore. Ne se peut-il pas que notre œuvre se fasse plus complète, qu'en usant de patience et de persévérance, que par une étude minutieuse de cette grande industrie, notre lin constitue un produit à part dont la qualité supérieure soit reconnue dans le monde entier, un produit inspirant confiance par son classement de types approuvés, de sorte que sur tous les marchés du monde les acheteurs aient la certitude qu'en prenant le lin canadien, ils obtiennent un produit du type et de la qualité indiqués.

Visons à la qualité, à la récolte d'un lin de meilleure qualité que celui que nous avons produit jusqu'à présent. "Canada"! ce mot est synonyme de qualité dans le monde entier, il évoque la réputation solidement établie par la valeur, le courage et les qualités combattives de ceux des nôtres qui ont pris part à la guerre. Ceux-là se sont créés un renom qui reste comme un phare lumineux, un renom qui, nous inspirant une énergie nouvelle, nous porte à tirer parti dans la pleine mesure des avantages qui s'offrent à nous et à tenter de plus grands efforts. Nous avons déjà montré au monde que nous sommes capables de fournir l'article manufacturé aussi bien que la matière première; nous devons donc viser à faire du Canada autre chose qu'un pays produisant des matières premières.

Pour atteindre ces sommets, je considère qu'il aura besoin de l'étroite coopération et de l'aide de l'Etat tant pour la conservation de ce qui est déjà acquis que pour le développement de l'industrie en général. Il y a lieu de féliciter le Gouvernement des mesures avancées qu'il a déjà prises. Grâce à la prime qu'il a accordée à la fabrication du fil de lin canadien, une grande filature a surgi à Guelph, et ce fil obtenu du lin récolté au Canada est transformé en des toiles qui se tissent au pays même. "Le lin depuis le champ jusqu'au métier", tel devrait être notre mot d'ordre. Nous avons besoin de douze—que dis-je?—de vingt établissements comme celui de Guelph pour la filature de notre lin. Et pour quelle raison n'exporterait-on le fil de lin plutôt que la filasse? A l'heure qu'il est, on s'occupe de l'établissement d'une grande filature qui doit, paraît-il, représenter un placement de plus de deux millions, dans le but de doter l'Ontario occidental d'une industrie embrassant en son entier l'industrie du lin, depuis la production de la fibre jusqu'au tissage de la toile.

C'est un devoir de favoriser les recherches scientifiques dans le domaine industriel afin d'amener la découverte de méthodes nouvelles et plus perfectionnées pour le rouissage du lin. A ce propos, je suggèrerais au Gouvernement d'agrandir le cadre de ses recherches par l'établissement d'un service de zymotechnie où l'on pût étudier ce sujet dans ses rapports avec le rouissage du lin.

Dans la poursuite de ses recherches scientifiques, M. le professeur Giacomo Rossi, docteur en médecine et professeur de bactériologie à l'école supérieure d'agriculture de Portici, en Italie, a fait de très précieuses découvertes, dit-on et à peu près résolu le problème que comporte le perfectionnement du rouissage. Le nouveau procédé, permet, paraît-il, d'utiliser toute la fibre textile que contient la paille du lin. Le rouissage de celle-ci se fait en des cuves de différente grandeur et dont la capacité atteint jusqu'à dix et même quinze tonnes. La forte proportion de fibre ainsi obtenue suffit à elle seule, dit-on, à couvrir les frais du rouissage. En 1916, la Société française de rouissage industriel a communiqué à la délégation commerciale du Canada en France le rapport complet concernant ce procédé, rapport qui fut ensuite transmis au Bureau honoraire et consultatif des Recherches. Le procédé semble mériter à tous égards qu'on le mette à l'étude.

Maintenant que les machines agricoles sont perfectionnées, il va falloir résoudre le problème de la main-d'œuvre agricole. La valeur de cette dernière par la Nitro Products Co., de St. Denis (Ont.), qui a décidé de mettre ses machines en œuvre au cours de l'été prochain. On a aussi porté à un haut degré de perfectionnement les broyeuses mécaniques, ce qui aura également pour effet de réduire le coût de la main-d'œuvre employée à la production de la fibre textile. Tous les avantages dont les nations euro-

péennes ont joui par le passé sous le rapport de la main-d'œuvre vont disparaître par suite du perfectionnement des procédés mécaniques, de sorte qu'avec l'aide de ces procédés et en orientant les recherches dans le sens que j'ai indiqué, rien ne s'oppose plus à ce que notre pays se mette en mesure de produire les toiles dans des conditions qui lui permettent de soutenir la concurrence des nations qui produisent le plus de ces tissus. L'occasion est là, qui va la saisir?

Le gouvernement canadien, j'en suis convaincu, comprend toute l'importance de cette industrie. Notre population peut compter sur son aide et son encouragement en tout qui concerne son plein développement en ce pays.

Pour terminer, je porte à l'attention du ministre de l'Agriculture une affaire d'une importance considérable, bien qu'elle n'ait pas été discutée. On a prouvé, en ce pays, qu'on était capable de cultiver une aussi haute qualité de chanvre que le lin. La graine de chanvre est un article commercial qu'on a importé pour servir surtout à la nourriture des oiseaux. C'est un produit chinois acclimaté aux Etats-Unis et cultivé avec un succès varié dans l'Etat du Wisconsin. Nos chefs d'industrie linière, dans l'ouest de l'Ontario, ont fait l'expérience de la culture du chanvre. En 1916, sur la ferme de M. Howard Fraleigh, à Forest, dans le comté de Lambton, j'ai vu un champ de cinq arpents couvert d'un chanvre qui atteignait une moyenne de 12 pieds de hauteur, quelquefois même 15. C'était une belle moisson. Notre climat et notre sol conviennent idéalement à la culture du chanvre. C'est une industrie qu'il faut encourager. La graine de chanvre est très chère dans les circonstances actuelles; car après l'avoir importée de Chine aux Etats-Unis, il faut l'acclimater là pendant deux ou trois ans avant qu'elle ne soit prête à être distribuée en notre pays. Le département du lin textile, qui, je le sais, s'est quelque peu occupé de la chose, devrait, je crois, recommander les moyens nécessaires au plein développement de la culture du chanvre au pays. Cette industrie offre de grandes espérances si nous nous en occupons comme il le faut. Le chanvre doit subir un traitement de rouissage quelque peu semblable à celui du lin. Si le rouissage à la machine et les autres méthodes modernes sont employées d'une façon satisfaisante, nous devancerons les pays d'Europe dans la culture du chanvre. La graine de chanvre devrait être admise en Canada avec la même faveur que les graines importées dans des buts de semence. Elle devrait entrer en franchise absolue. Je soumets respectueusement au ministre qu'il est possible de cultiver le chanvre en ce pays sur une grande étendue et, avec l'encouragement convenable, de fonder une très vaste et très lucrative industrie.

Je tiens à renouveler l'expression de ma gratitude, et de celle des membres de l'association canadienne des cultivateurs de lin, pour l'aide efficace donnée par le ministre au développement de l'industrie linière. On a réalisé des progrès magnifiques et les espérances sont au delà de tout calcul. Ayons pour brocard: "Ce que nous avons, nous le tiendrons". Non seulement nous soutiendrons alors la réputation que nous nous sommes déjà faite, mais nous viserons à obtenir un lin textile d'une meilleure et plus haute qualité que jamais.

M. ARMSTRONG (Lambton-Est): Je dirai peu de mots sur le sujet, car l'honorable député de Middlesex-Est (M. Glass) a été très complet: Je suis sûr que nous avons tous apprécié ses paroles. Je tiens à féliciter le Gouvernement de l'aide qu'il a donnée à cette grande industrie. Je suis sûr que le Gouvernement est prêt à tous les efforts pour faire de la culture du chanvre une des industries prospères du pays.

Je me suis levé simplement dans le but d'exhorter le ministre au besoin de standardiser et de classifier les graines et semences textiles. Il est absolument nécessaire que les cultivateurs de lin en Canada profitent du marché qui s'offre en Irlande et ailleurs. A moins que nos graines et nos fibres textiles ne soient proprement classifiées, nous ne pourrons espérer les résultats auxquels nous aurions droit. Le jour n'est pas lointain où nous aurons un élévateur de l'Etat dans la province d'Ontario; j'espère qu'il servira alors au nettoyage, non seulement des graines de semences et autres semences dont on se sert largement dans la province, mais aussi du lin d'exportation que le Gouvernement a estampillé comme lin cultivé en Canada. Le ministre, je sais, saisit pleinement que cette graine de lin que nous exportons en Irlande soutient favorablement la comparaison avec les meilleures graines et fibres de lin des autres pays. J'exhorte respectueusement le ministre à étudier ces quelques points, et à voir surtout s'il ne serait pas possible de classifier les graines et les fibres textiles.

L'hon. M. CRERAR (ministre de l'Agriculture): Dans le champ agricole de nos tentatives en Canada, c'est un sujet d'une importance croissante que celui dont traite cette résolution, qu'a si bien discutée l'hono-

rable député qui l'a proposée cet après-midi (M. Glass). L'étude, très limitée, que j'ai faite du développement de l'industrie linière en Canada, m'a appris que dans les vieilles provinces, il y a quarante ou cinquante ans, l'industrie textile du lin avait une étendue considérable. Le lin que l'on cultivait alors était filé et manipulé principalement par les industriels eux-mêmes.

Cependant, si la difficulté que l'on éprouvait à se procurer de la main-d'œuvre à bon marché et, partant, l'impossibilité de faire concurrence aux produits de pays comme la Russie, la Belgique et la Hollande, où la main-d'œuvre était à très bon marché, l'industrie du lin a décliné au Canada, et l'on ne s'en est guère occupé à venir jusqu'à il y a quelques années. La renaissance de cette industrie a été particulièrement sensible dans Ontario; elle est due à l'élan qu'a causé l'état de guerre. En 1912, on comptait dans Ontario environ 2,000 acres de lin pour la fibre; on m'informe que l'an prochain, il y en aura 2,500, ce qui, vu les circonstances, constitue un développement vraiment remarquable.

Quand nous produisions du lin au Canada autrefois on me dit que ceux qui en faisaient la culture recevaient de 10 à 12 centins la livre pour la fibre. Dernièrement, en raison de la guerre, le prix variait de 75 centins à 1 piastre la livre.

Ainsi que l'honorable député l'a déclaré, la qualité de lin que nous produisons au Canada est au moins égale sinon supérieure à celle des produits européens, et ce fait seul justifie amplement l'établissement chez nous d'une industrie permanente et sûre. Il me semble—et j'en ai fait la remarque quand j'ai parlé de la question l'an dernier —que l'avenir de l'industrie du lin au Canada dépend surtout de l'amélioration des méthodes qui pourront obvier à la cherté de la main-d'œuvre, pour la récolte des plantes et la préparation de la fibre ensuite.

Je veux exposer brièvement les travaux qui ont été faits dans nos fermes expérimentales à ce sujet. Il y a plusieurs stages dans cette industrie: le premier, c'est évidemment l'ensemencement, puis l'arrachage de la plante quand elle est arrivée à maturité. Dans l'Ouest du Canada, où nous avons l'habitude de cultiver le lin pour la graine ou plutôt pour l'huile, la moisson se fait de la façon ordinaire; mais quand il s'agit d'en retirer la fibre, il faut arracher la plante du sol, afin de ne pas briser les minces filaments qui traversent sa tige. Donc la première partie de l'opération est l'arrachage. Après que le lin a été arraché, on l'égrène, puis on procède au rouissage et au pourrissage. Ensuite la plante est passée dans une machine ou la partie ligneuse qui est déjà décomposée par le rouissage, est broyée. Puis vient le teillage qui sépare complètement la partie ligneuse du textile, laissant les fibres à l'état brut, et enfin le peignage qui a pour but de débarrasser le lin des dernières traces de chènevotte laissées par le teillage. On obtient ainsi l'étoupe ou filasse, prête à être tissée. Dès le début les fonctionnaires du département se rendirent très bien compte qu'il fallait examiner minutieusement ces différents procédés. En Russie, en Hollande et en Belgique, où l'on cultive le lin pour en retirer la fibre et où la main-d'œuvre ne coûte pas cher, il était relativement assez facile de se procurer de l'aide pour l'arrachage des plantes, le rouissage et le teillage. Mais au Canada, où la main-d'œuvre coûte bien plus cher, nous étions forcément dans une mauvaise posture pour faire concurrence à l'Europe; c'est pourquoi le département a consacré ses efforts à découvrir si possible une machine qui remplacerait la main-d'œuvre pour l'arrachage des plantes. Après quelques recherches, nous avons eu le bonheur de trouver une personne qui avait fait de nombreuses expériences là-dessus. Il s'appelait Vessat. Je crois qu'il eut l'honneur autrefois d'être prédicateur et avait, dans ses moments de loisir, inventé une machine, qui faisait le travail en question. On en fit l'essai, et on y trouva quelques défauts; mais, aidé financièrement par le département, il continua ses recherches de concert avec nos fonctionnaires. Finalement, la machine fut complétée. Elle a été essayée pour la première fois l'automne dernier et les résultats ont été satisfaisants. Il a été démontré, sans l'ombre d'un doute, que la machine pouvait arracher de 4 à 6 acres de lin par jour, et faire ainsi le travail de vingt hommes. Il appert donc que grâce à l'aide que notre département a donnée, le Canada possède aujourd'hui une machine qui peut faire l'arrachage du lin, qui est la partie la plus laborieuse et la plus onéreuse du travail.

Il y a quelques années, on a construit à la station centrale agronomique, un bâtiment destiné aux expériences qu'on voulait faire en ce sens, et cela dans le but de déterminer les meilleurs procédés à adopter pour le rouissage à l'eau. Le mode ordinaire de rouissage en vogue, jadis, consistait à prendre la plante, une fois arrachée et à l'étendre sur le sol, afin qu'elle pût recevoir les pluies du ciel et la rosée des nuits, jusqu'à son rouissage complet.

Ce procédé, naturellement, était sujet aux vicissitudes du temps. Les fonctionnaires du département orientèrent leurs efforts vers la découverte d'un procédé de rouissage qui s'appliquerait aux conditions du Canada. Ces expériences ont abouti à des résultats satisfaisants, mais elles ne sont pas encore définitives. D'ordinaire, ces expériences doivent se continuer pendant un cycle d'années, afin qu'on puisse faire un loyal essai de chaque méthode et constater quelle est réellement la meilleure. L'autre procédé est le teillage, et jusqu'à ces derniers temps, on n'a pas encore inventé de machine qui pût remplacer le teillage à la main. J'ai été témoin de cette opération, qui est assez difficile à expliquer; seulement, je puis dire que chaque parcelle de paille de lin, ainsi teillée, doit passer par les mains de l'opérateur. Il y a environ deux mois, le directeur des travaux de développement de la culture du lin au Canada, reçut mission d'aller en Irlande. étudier les machines modernes inventées dans ce but, et il vient de nous adresser un câblogramme, nous annonçant qu'il avait découvert une teilleuse mécanique qui, à son avis, donnait d'excellents résultats. Il nous a demandé, par câble, l'autorisation d'acheter cette machine, et il a été autorisé à le faire, il y a quelque temps. Cette machine coûtera 4,000 dollars et le département a l'intention de l'installer, avec d'autres machines, à la Station centrale et d'y faire l'essai des diverses qualités de fibre qui nous sont envoyées, afin de savoir le degré de perfection du travail accompli par la machine. Je n'ai pas à revenir sur ce que l'honorable député nous a si bien dit, touchant le marché ouvert à ce produit au Canada. Jusqu'à présent, pourrais-je dire, notre marché a surtout été aux Etats-Unis, mais—et j'insiste sur ce point, car c'est une importante question au point de vue de l'heureux développement de cette industrie—si nous réussissons à nous procurer des machines qui nous permettront de faire ces diverses opérations, tout en économisant la main-d'œuvre, je suis en lieu de croire que cette industrie canadienne ne le cédera pas en importance à celles de tout autre pays du monde. En attendant, il nous faut continuer nos expériences en ce sens.

M. McKENZIE: Si l'on compare le rendement d'un acre de terre, ensemencé en lin, avec une même étendue de terrain ensemencé en avoine, combien de récoltes de lin, sans engrais, un acre de terre dans l'Ouest d'Ontario produirait-il? Le rendement serait-il le même sans engrais, ou serait-il moindre ?

L'hon. M. CRERAR: Je ne saurais donner à l'honorable député, de renseignements précis, en ce qui concerne la production de la fibre. Quand on a produit le lin pour la fibre seulement, on peut faire une récolte sans rotation. Il s'agit de savoir si on peut faire plusieurs récoltes de lin successivement, sur le même terrain, sans rotation. Je ne le saurais affirmer

L'hon. M. McKENZIE: On prétend que cette culture épuise beaucoup le sol.

L'hon. M. CRERAR: Sans doute, elle épuise le sol. A mon avis, il faut la faire alterner avec d'autres cultures, et probablement, il faut beaucoup d'engrais.

Je désire toucher à quelques points de la résolution. Cette résolution demande l'établissement d'une station expérimentale et de démonstration :

.... au point le plus convenable et le plus central dans la zone ou la fibre de lin est produite et cela afin que les producteurs de lin puissent bénéficier des conseils et de l'enseignement sur les méthodes les plus modernes de rouissage, de teillage et en général, la préparation de la fibre pour le marché.

Pour le moment, il serait préférable d'orienter tous nos efforts vers le matériel d'exploitation que nous avons déjà établi à la station centrale. L'établissement d'un autre matériel nécessiterait, dans une large mesure, un travail de superfétation, et qui ferait double emploi.

Je n'irai pas jusqu'à dire, cependant, que plus tard, lorsque nos essais et nos recherches auront été poussés quelque peu, l'établissement d'une station agronomique dans l'Ouest d'Ontario, ou dans quelque autre partie du Canada où cette industrie se développe, n'aura pas sa raison d'être. Pour le moment, j'incline plutôt à penser qu'il vaudrait mieux poursuivre encore un an, les recherches expérimentales auxquelles nous nous livrons avant de songer à faire les dépenses nécessaires en vue de l'établissement d'une nouvelle station agronomique.

L'installation que nous avons à Ottawa, présente cet avantage qu'elle nous met à même de nous livrer à ces expériences avec du lin obtenu de toutes les parties du Canada. Comme le déclarait l'honorable député, les rendements les plus satisfaisants, ont été obtenus d'échantillons de lin récoltés dans la péninsule de Gaspé, province de Québec. D'excellents résultats ont été obtenus également de lin produit

dans la Colombie-Anglaise. Voici ma seconde observation :

Que les appareils et les outillages mécaniques améliorés étant nécessaires à la moisson économique de la récolte, et à la préparation de la fibre, le Gouvernement devrait exercer une surveillance constante pour s'assurer que les producteurs canadiens pourront être approvisionnés des machineries les plus modernes pour la moisson et le teillage, et conseiller quant aux méthodes les plus nouvelles et les meilleures du rouissage.

J'ai déjà dit ce qu'on avait accompli avec la machine à arracher le lin. J'ai aussi mentionné que nous nous procurions en Europe une machinerie additionnelle pour aider au broyage. Je donne l'assurance à la Chambre que le département à l'intention de s'entourer de tous les renseignements possibles relativement au développement de la machinerie moderne qui peut être utile à cette entreprise. Le procédé du rouissage n'exige pas de machines. C'est une question de fermentation et aussi d'expérience quant à la durée du traitement de la fibre. Le troisième point est:

Que dans le but d'assurer la pleine valeur économique au producteur, il est désirable que le Gouvernement établisse un système de gradation et d'étalons compatibles autant que possible avec les étalons continentaux, afin que les meilleurs marchés de l'univers soient ouverts à notre excédent exportable.

Je suis absolument d'accord avec les observations de l'honorable député qui a présenté cette résolution, au sujet de l'importance de cette partie de l'industrie. Je crois qu'il est très possible d'introduire une grande amélioration par la création de types de notre graine, en la nettoyant et en la mettant sous une forme convenable pour le marché. Le nettoyage particulier de la graine et sa gradation d'après un bon étalon lui procurera une réputation qui, si nous la maintenons, lui assurera une place excellente dans les pays d'Europe qui doivent importer leur graine chaque année. Quant à l'autre question dont a parlé l'honorable député de Lambton (Amstrong), la création de types de la fibre elle-même, cela soulève une plus grande difficulté. La qualité de la fibre dépend, me dit-on, des conditions du rouissage, de la température, de l'état de la plante à maturité et de beaucoup d'autres choses et vous trouverez des variation dans la qualité de la fibre comme on en trouve dans les plantes qui ont poussé dans le même champ ou dans la même région. D'après les renseignements que j'ai recueillis, il a toujours été difficile, dans les pays d'Europe, où cette industrie est établie depuis longtemps, de se procurer des types uniformes de qualité de la fibre. Jusqu'à maintenant le produit de la fibre est acheté presque entièrement à vue d'œil.

Le représentant d'une filature qui achète le produit veut le voir et l'examiner avant d'en fixer le prix. Il faut encourager et aider autant que possible l'instruction et l'éducation de nos producteurs et des moulins, pour leur faire connaître les bonnes méthodes de préparer et de traiter le lin pour obtenir la meilleure fibre possible. Le département s'en occupe activement et continuera à le faire.

Tels sont les points principaux auxquels a touché l'honorable député. Nous avons dans le travail expérimental que nous avons entrepris l'aide de deux experts irlandais et belge et leur connaissance nous est très précieuse parce que cette industrie est comparativement nouvelle au Canada et que nous avons beaucoup à apprendre à son sujet.

Il est une autre particularité que je voudrais citer, c'est l'emploi possible de la tige de lin qui est battue dans l'ouest du Canada. Nous ne produirons pas dans cette région le lin pour la fibre, mais on s'est beaucoup occupé du fait qu'annuellement dans ces localités on brûlait et on détruisait pour nettoyer les champs des centaines de milliers de tonnes de paille de lin qui contient une certaine quantité de bonne fibre. Il y a quelques années des particuliers ont fait des expériences pour se rendre compte si on ne pourrait pas retirer de cette chènevotte de lin battue, de la fibre qui serait convertie en ficelle propre à lier les gerbes de nos récoltes canadiennes. Comme le savent les honorables députés, la matière première qui sert à la fabrication de la ficelle d'engerbage vient de pays étrangers.

Une grande partie de cette matière première est très étroitement contrôlée et nous dépendons entièrement des sources étrangères de provision. Les expériences faites par les particuliers dont j'ai parlé, indiquent d'une façon définitive que l'on pourrait préparer une ficelle avec cette chevrotte.

Il restait à déterminer un facteur de la production, celui du coût et je dois dire à la Chambre, à titre de renseignement que l'automne dernier, le département de l'Agriculture a étudié cette question pour obtenir les meilleurs renseignements possibles. Nous avons pu nous procurer plusieurs wagons de cette chènevotte produite dans l'Ouest et nous l'avons traitée. Nous

avons l'intention d'amener cette chènevotte dans Ontario pendant l'été, de faire corder la fibre et de noter le coût de la production pour avoir une idée approximative de ce que coûterait cette ficelle. Je ne vois pas pourquoi, avec le développement de la science moderne et son application à une industrie de cette nature, nous ne pourrions pas produire avec les énormes quantités de cette matière première que l'on détruit chaque année, la ficelle d'engerbage qui nous est nécessaire pour nos récoltes au Canada.

Il faudra peut-être consacrer quelques années à ces expériences, mais je suis convaincu que nous finirons par réussir, et de cette façon-là nous serons indépendants des sources d'approvisionnement de cette ficelle d'engerbage, qui sont contrôlées de fort près dans les autres parties du monde, à l'heure qu'il est.

Certes, les renseignements qui ont été communiqués à la Chambre, cet après-midi, à savoir qu'il est possible d'utiliser la fibre provenant de la tige du lin de l'Ouest pour la fabrication des toiles et des cotons, sont fort intéressants. C'est une excellente preuve que nous sommes à peine au seuil du développement que l'industrie du lin est appelée à atteindre au pays. Je n'étais pas au fait que des expériences étaient tentées à ce sujet.

Qu'ajouterai-je encore à tout ce qui s'est dit au cours de cet intéressant débat? Qu'il me suffise de dire que les propositions de mon honorable ami seront prises en sérieuse considération. L'industrie du lin au Canada doit beaucoup à l'honorable député de Middlesex-Est (M. Glass) pour la façon habile et inlassable avec laquelle il a sans cesse étudié ce problème et l'a signalé à l'attention du Parlement et de la population canadienne. Les producteurs de lin du Canada sont très bien représentés au Parlement, sous ce rapport. L'industrie de la production du lin se développe rapidement au pays, et elle est appelée, suivant moi, à un bel avenir. Elle devrait recevoir et elle recevra la plus sérieuse attention et toute l'assistance à laquelle elle a droit de la part du Gouvernement, qui fait tenter constamment de nouvelles expériences afin de découvrir les meilleurs procédés pour traiter la fibre de lin et les méthodes les plus économiques pour la convertir en produits finis. Il est assez difficile pour un particulier de débourser de fortes sommes, afin d'essayer les différentes machines utilisées dans cette industrie; c'est une tâche qui, à mon avis, est du ressort de l'Etat. Je puis donner l'assurance à mon honorable ami et au Parlement que le ministère de l'Agriculture se rend parfaitement compte de l'importance de la question et qu'il s'emploie à recueillir les renseignements les plus sûrs et les plus récents qu'il soit possible d'obtenir à ce sujet. Dans les circonstances, je prierai l'honorable député de laisser sa résolution en suspens, ou encore de la retirer, puisqu'il a atteint le but qu'il visait en soulevant le présent débat.

M. l'ORATEUR SUPPLEANT: Le devoir m'incombe, avant que l'honorable député n'exerce le droit incontestable qu'il a de clore la discussion, d'avertir les honorables membres que le débat est sur le point d'être terminé, au cas où d'autres députés désireraient prendre la parole sur ce sujet.

M. GLASS: Je répondrai en peu de mots à l'objection que l'on a soulevée, à savoir que la culture du lin amènera peut-être l'appauvrissement du sol. Je n'ai pas discuté cet aspect de la question, aujourd'hui, pour la bonne raison que j'ai débattu ce point à fond, à la dernière session. Cette question a été traitée tant dans les rapports de la Ferme expérimentale que par le professeur Zavitz, du collège d'agriculture de la province d'Ontario, le professeur Dodge, de la commission de l'Agriculture, de Washington, et le docteur A. W. Thornton, de Bellingham, Washington, un expert reconnu, qui a fait nombre d'expériences et d'études à ce sujet pour le compte du gouvernement des Etats-Unis. Tous ces experts expriment une opinion diamétralement opposée à la théorie qui veut que la culture du lin appauvrisse le sol; de fait, les experts agricoles admettent généralement que la culture du lin, si elle est faite en rotation avec d'autres récoltes, n'appauvrit pas plus le sol que les autres céréales, et même moins que l'avoine. Il est possible qu'une céréale enlève plus qu'une autre tel élément chimique du sol; pour ne citer qu'un exemple, le lin enlève bien plus de nitrogène du sol que le blé ou l'avoine, mais par un système d'assolement, il est facile de remplacer cet élément chimique en semant du trèfle. L'adoption de méthodes scientifiques peut facilement suppléer à la perte provisoire de tels constituants chimiques; voilà pourquoi je soutiens que la culture du lin ne cause pas plus de tort que n'importe quelle autre culture, du moment que l'on fait usage d'un système de rotation approprié. Je suis très satisfait des déclarations que le ministre de l'Agriculture a faites à ce sujet.

J'ai soulevé le présent débat à la seule fin d'attirer l'attention du public et de faire

progresser cette industrie par tout le pays. J'ai donc atteint le but que je visais et, avec l'assentiment de la Chambre, je retirerai ma motion.

(La motion est retirée.)

DISCUSSION D'UNE RESOLUTION TENDANT A REDUIRE ET REORGANISER LE PERSONNEL DU SERVICE INTERIEUR.

M. STEELE propose une résolution ainsi conçue:

La Chambre est d'avis qu'un comité spécial devrait être nommé au cours de la session actuelle pour étudier et faire rapport sur la réduction possible des fonctionnaires du service intérieur dans les divers ministères, et sur leur agencement nouveau en vue d'assurer la plus grande efficacité avec l'effectif minimum d'employés, ce comité devant pouvoir faire venir les personnes, les documents et archives, interroger les témoins sous serment, et faire rapport de temps à autre à ce sujet.

—Je tiens à dire, pour commencer, que, vu le temps bien court que le Gouvernement laisse encore aux mesures d'initiative parlementaire, j'abrégerai autant que possible mes remarques, afin de laisser à d'autres le temps de soumettre à la Chambre les résolutions qu'ils ont portées au Feuilleton.

Je n'ai sûrement pas besoin de m'excuser auprès de la Chambre ou du pays d'avoir proposé cette résolution. Le personnel administratif est par excellence la force agissante du pays, et ce dernier a tout juste l'administration qui lui assure le caractère de ce service. On s'intéresse énormément aujourd'hui aux services publics, et cela est dû à plusieurs raisons. Une de ces raisons est que, par suite de la guerre en grande partie, chacun demande un rendement de plus en plus considérable de toutes les branches de l'industrie et de toutes les occupations.

Voilà ce que l'on prêche en tout lieu, et le pays l'exige des employés publics. L'abolition du favoritisme a clairement démontré le fait d'un changement considérable dans le mode de nomination des fonctionnaires publics. La nouvelle loi enlève aux membres du Parlement l'initiative de ces nominations, ce qui constitue de soi un changement de grande conséquence, et c'est à cela qu'est due l'importance que le personnel commence à prendre aux yeux du public.

Un autre événement qui fait que le pays s'intéresse aux serviteurs de l'Etat, sont les demandes adressées l'automne dernier au Gouvernement par un groupe de fonctionnaires, avec menace d'une grève qui aurait paralysé les affaires du pays. On commençait à se demander parmi le peuple s'il était bien possible que, dans un temps de guerre, alors que chacun s'efforçait de son mieux à servir le pays dans une sphère ou dans une autre, les cinq milles fonctionnaires d'Ottawa allaient se mettre en grève. Voilà ce qui plus que tout le reste peut-être a fait comprendre au peuple qu'il était temps de s'intéresser aux choses de l'administration. On peut dire en conséquence que, de l'Atlantique au Pacifique, les électeurs, les contribuables, les hommes d'affaires, tout le monde en un mot s'intéresse profondément à tout ce qui concerne le service des employés publics.

On a cru dès longtemps qu'il existait dans les services administratifs un état de choses peu satisfaisant. C'est là un point sur lequel il est inutile de m'appesantir, puisque des deux côtés de la Chambre on est d'accord à ce sujet. C'était déjà en 1911 l'avis des conservateurs de cette Chambre que le personnel de l'Etat était en mauvaise passe, et c'est un avis auquel les membres de l'opposition se sont rangés apparemment depuis 1911. A vrai dire, beaucoup d'entre nous qui ont été élus en 1911 doivent leur conversion sous ce rapport aux arguments que la gauche a fait valoir au cours de la dernière législature touchant la situation du personnel administratif.

En 1907, une commission était chargée de s'enquérir de cette situation, et le rapport qu'elle a fait a été de nature à nous faire croire que l'état de choses à l'époque était susceptible d'amélioration. Les trois grands maux de l'époque étaient le trop grand nombre d'employés et l'incapacité. C'est pour porter remède à trois maux que fut instituée en 1909 la commission du service civil. La commission ne pouvait cependant que s'opposer au flot montant des employés nouveaux, voir à ce que seuls fussent nommés des sujets capables, sans qu'elle ait pu à l'époque corriger les abus propres aux services publics. Aussi, certaines défectuosités qui existaient alors n'ont pu disparaître et beaucoup de nous croient que, depuis 1909, les choses n'ont guère pris une meilleure tournure. Pour en avoir la preuve, nous n'avons qu'à consulter le rapport fait il y a quelques semaines sur l'Imprimerie nationale. La commission chargée de s'enquérir de la situation de ce service a constaté une insuffisance choquante du rendement de l'Imprimerie, insuffisance de la part des employés, personnel excessivement nombreux; dans tel service, un état de choses déplorable; dans tel autre, trois hommes où deux auraient suffi; dans un troisième, un état de choses absurde et

dans un autre encore une sorte de déversoir où caser ceux que l'on ne pouvait placer ailleurs. Voilà un état de choses dont on a constaté l'existence à l'Imprimerie, et beaucoup de nous croient qu'il en est de même dans plusieurs autres départements, peut-être pas, néanmoins, au même degré. Si une enquête était conduite par des hommes compétents, ils recueilleraient sans doute des informations tendant à établir la vérité de ce que je dis là.

Tant que le favoritisme a existé, les membres de cette Chambre—ceux du moins qui sont des partisans du ministère—étaient tenus coupables de cette situation. Il est temps que l'odieux de cet état de choses ne soit plus rejeté sur nous. Nous ne sommes plus d'aucune manière responsables des nominations, et il faut en demander compte à ceux-là qui en ont la responsabilité. Dorénavant cette responsabilité, en ce qui concerne le service intérieur, incombera aux sous-chefs des ministères. L'article 47 de la loi du service civil de l'an dernier porte ce qui suit:

> Le sous-chef d'un ministère est chargé, sous la direction du chef du ministère, de surveiller et de diriger les fonctionnaires, commis et employés du ministère, et il a le contrôle général des affaires du ministère et exerce les autres fonctions qui lui sont attribuées par le Gouverneur en conseil.

Le sous-ministre est l'homme d'affaires de son ministère. En justice pour les membres du Parlement qu'on a longtemps accusés de faire des nominations mal à propos et d'être responsables de l'état des choses dans le service civil, on devrait les dégager de toute responsabilité à cet égard. Il nous incombe maintenant de chercher, et de faire en sorte que les personnes sur qui, retombe la responsabilité à cette heure s'occupent de reformer le service civil et de le placer sur une base d'affaires.

Je regrette vraiment que le Gouvernement veuille porter à $6,000 le salaire des sous-ministres. Le sous-ministre qui s'entend à diriger son ministère d'une manière efficace comme devrait l'être toute saine organisation commerciale vaut plus que $6,000 à son pays. Je crois, cependant, que durant cette année nous aurions dû mettre les sous-chefs à l'épreuve pour voir s'ils sont aptes à reformer le service civil; ceux qui se seraient montrés à la hauteur de leur tâche auraient pu avoir leur salaire porté l'année prochaine à un chiffre qui fût en harmonie avec le travail qu'ils accomplissent.

Le service civil souffre d'un surcroît de fonctionnaires. Comme exemples de ce surcroît, je puis citer deux faits qui ne sauraient manquer de frapper la Chambre. Nous avons aujourd'hui dans le service civil 220 personnes âgées de 65 ans ou plus, et 403 personnes au-dessus de soixante ans. Je serais le dernier à vouloir déprécier l'homme ou la femme qui ont vieilli dans le service civil lorsqu'ils l'on bien servi dans le passé—et il y en a un grand nombre—nous n'avons pas, toutefois, à nous occuper autant de cet aspect de la question que du rendement donné par le service pris dans son ensemble, et nous admettrons tous, je crois, en face d'une aussi forte proportion de fonctionnaires au-dessus de soixante ans—environ 8 p. 100—que c'est une situation peu propice à assurer un très bon rendement. La question se résout à celle-ci: Que doit-on faire de ces personnes? C'est un point que la Chambre devra étudier plus tard. Il ya quelques jours, le ministre des Travaux publics (M. Carvell) affirmait dans cette Chambre qu'il y avait dans son ministère vingt-quatre personnes d'un âge trop avancé pour leur permettre d'être vraiment utiles; qu'il croyait à l'existence d'une semblable défectuosité dans le service extérieur, et qu'on pourrait démettre de leurs fonctions un grand nombre d'employés de son ministère. Nous constatons que tel est l'état des choses dans tout le service civil. Nous savons les efforts qui se font dans le moment pour l'amélioration du service; mais même si les projets conçus viennent au jour, il ne semble pas que cela doive nous donner la réforme que le Parlement et le pays désirent en cette matière. Il nous importe de connaître la situation réelle; si les fonctionnaires sont trop nombreux; et dans ce cas, la Chambre va s'occuper de demander une réduction de leur nombre et l'établissement du service civil sur une base d'affaire.

Non seulement nous avons les personnes âgées qui—spécialement celles qui ont donné un bon rendement au temps de leur jeunesse—ont la sympathie de tous les honorables membres de cette Chambre, nous avons aussi les incompétents, les inaptes et les paresseux. Ces hommes ou ces femmes, car il s'en trouve parmi elles qui tombent dans ces catégories, ne méritent pas, ou méritent à peine, notre sympathie. L'incapable aujourd'hui ne devrait pas être au service du Gouvernement. Le paresseux devrait recevoir d'emblée son congé. L'incompétent devrait avoir la chance d'être placé là où il pourrait devenir utiie, ou recevoir l'avis de son congé. Il existe aussi une autre catégorie que la Chambre, à

mon sens, ne doit pas perdre de vue, attendu que le Gouvernement y porte en ce moment attention. Je veux parler des meneurs qui agitent le service civil, des hommes auxquels le Gouvernement paye des émoluments pour des emplois où ils ne font rien, attendu qu'ils dépensent leur temps à susciter constamment du malaise, à soulever la grève dans le service parmi les autres fonctionnaires disposés à bien servir leur pays, à désorganiser dans une large mesure le service civil, de façon à priver le pays du travail qu'il a droit d'attendre de ses fonctionnaires. Il est expédient pour nous de connaître les rapports que ces personnes ont avec l'ensemble du service civil et le pays; quand nous les connaitrons, le Parlement sera en état de s'en occuper. Ce n'est plus là une question qui relève du Gouvernement ni entièrement du Parlement. Le pays y est concerné, et je crois fortement qu'il exige que ses représentants dans ce Parlement agissent, prennent les mesures qui doivent amener la réforme du service civil et l'établir sur une base pratique. Si je comprends bien l'état d'esprit du Parlement, j'ai confiance qu'il va demander au Gouvernement qu'il soit ainsi fait, et nous espérons que celui-ci fort de cet appui derrière lui, aura le courage d'agir.

Je ne suis pas de ceux qui inclinent à beaucoup critiquer la commission du service civil.

Je crois qu'ils n'ont pas encore eu l'occasion de montrer ce qu'ils peuvent faire. Mon but, en déposant cette résolution, n'est pas de provoquer une polémique et, autant que je sache, à la présidence de la commission du service civil; nous avons un homme absolument compétent, qui saura remplir les fonctions qui lui ont été confiées. Je n'ai aucun doute que dans un an ou deux, lorsque l'organisation aura été perfectionnée, le pays sera satisfait des travaux de cette commission.

Je me bornerai à ajouter qu'un comité comme celui que je propose est de nature à rendre de grands services au pays et au Parlement, dans un temps comme celui-ci. Il pourra fournir des renseignements que nous n'obtiendrons pas autrement, et lorsque nous serons parfaitement renseignés, nous serons en mesure de discuter la question en parfaite connaissance de cause et de proposer les reformes nécessaires.

L'hon. M. MACLEAN (Halifax): Monsieur l'Orateur, je ne discuterai pas longuement la résolution déposée par l'honorable député de Perth-Sud (M. Steele). Il propose la nomination d'un comité pour étudier la question de savoir si le personnel du service civil intérieur ne pourrait pas être réduit et coordonné de manière à être plus effectif. Le but est très louable et le Gouvernement ne désire aucunement s'opposer à l'adoption de la résolution; il l'accepte et consent à la nomination d'un comité, après le congé de Pâques.

Je ne suis pas disposé à admettre, cependant, que le personnel du service civil intérieur soit beaucoup trop nombreux; quoi qu'il en soit, c'est une question de fait dont le comité pourra s'enquérir, et après l'enquête nous serons en mesure de dire si mon honorable ami a raison ou tort. Il n'y aurait rien de surprenant, sous notre régime politique, si j'étais obligé d'admettre que dans certains départements il peut y avoir quelques fonctionnaires inutiles, plus dans les uns que dans les autres. Cela est inévitable, mais nous devons néanmoins nous efforcer de réduire le personnel le plus possible.

Mon honorable ami a fait remarquer qu'il y a aujourd'hui, dans les services publics, beaucoup de fonctionnaires agés de soixante-cinq et plus et un plus grand nombre encore qui ont dépassé soixante ans. Il est d'avis que ces fonctionnaires ont vu leurs meilleurs jours et qu'ils devraient, d'une manière ou d'une autre, être mis à la retraite. Cette question est pleine de difficultés, ainsi que mon honorable ami et tous les membres de la Chambre devront en convenir. Avant 1907, nous avions une loi des pensions de retraite et il est regrettable que cette loi ait été rappelée; je puis bien me permettre de parler ainsi, puisque elle a été rappelée par un gouvernement libéral que j'appuyais et dont l'honorable député de Queen-et-Shelburne (M. Fielding) était un membre distingué. Je n'ai aucun doute que la plupart des membres du cabinet de cette époque regrettent que cette décision ait été prise.

J'espère qu'avant longtemps le Gouvernement s'occupera de rétablir un système de pensions de retraite pour les fonctionnaires publics. Je ne sais pas jusqu'à quel point cette proposition est populaire dans la Chambre et dans le pays, mais je ne m'en inquiète guère et je dis, comme question de principe, que nous devrions avoir une loi à cet effet.

Un système de pensions de retraite est nécessaire, non seulement dans le service civil, mais dans toutes les grandes industries. Ces dernières devront toutes adopté un système pour assurer une retraite aux ouvriers. La chose se pratique actuellement dans plusieurs des industries les plus importantes,

comme dans les banques et les compagnies d'assurance. Il n'y a aucune raison pour qu'une industrie qui emploie beaucoup de monde n'assure pas, sur ses bénéfices, une pension de retraite à ses employés, et j'espère que le jour n'est pas éloigné où celui qui aura suivi une carrière pendant un certain nombre d'années pourra compter sur une pension ou une assurance viagère.

Si l'occasion s'en présente, je serai bien aise de connaître l'opinion de la Chambre sur cette question des pensions de retraite pour les fonctionnaires publics. J'ai déjà annoncé à la Chambre que d'ici à deux ou trois semaines, la commission du service civil présentera une nouvelle classification des fonctionnaires—j'espère que le rapport sera déposé au commencement du mois de mai.—Je suis convaincu que la Chambre y constatera plusieurs améliorations qu'elle se fera un devoir d'approuver et qui auront pour effet d'améliorer le service et aussi le sort des fonctionnaires.

Lorsque les amendements à la loi du service civil et les résolutions relatives à la classification seront présentés, les honorables députés auront toute l'opportunité voulue de discuter la question que mon honorable ami a insérée dans sa résolution. Le Gouvernement accepte la motion, et aussitôt après les vacances de Pâques, il nommera un comité.

M. DAVIS: J'approuve entièrement l'objet de la motion. Je désirerais mentionner un autre moyen d'arriver à l'économie que la motion a en vue. Je rappellerai le travail accompli par le comité spécial relatif à la dépense nationale en Grande-Bretagne et surtout ses 7e et 9e rapports proposant un examen des crédits par un comité. Ce comité spécial a recueilli beaucoup de renseignements précieux et rendu un grand service au public, mais le service le plus appréciable qu'il ait rendu est peut-être sa proposition de soumettre les crédits à un comité.

On ne propose pas d'intervenir dans la méthode actuelle de la préparation des crédits, mais on suggère trois réformes. D'abord et surtout de nommer un comité de membres de la Chambre pour l'étude des crédits; deuxièmement, un changement dans la manière de présenter les crédits, de façon qu'ils indiquent mieux le but des dépenses et permettent de faire des comparaisons; troisièmement, qu'une motion demandant la réduction d'un vote d'argent ne soit pas considérée comme une motion de défiance, le but étant un vote de pure économie mais non une mesure politique. Les partisans d'un gouvernement ne seront pas la cause de sa chute pour une simple question de légère économie, au détriment d'affaires importantes de la politique.

Un comité des crédits a été formé en Grande-Bretagne en 1912 et 1913, mais on trouva que le comité ne pouvait tout étudier en un temps raisonnable. L'étude de tous les crédits aurait pris de dix à vingt ans. Le comité n'ayant rien à dire au sujet de la politique qui, naturellement, dans tout système de gouvernement responsable, est du ressort du cabinet, se trouva plus ou moins gêné dans son travail. L'objet principal du comité spécial relatif à la dépense nationale était d'avoir un examinateur des crédits avec un personnel permanent. On proposa deux comités, ou un comité avec deux sous-comités. Le but d'un de ces sous-comités était d'étudier les dépenses pour des travaux déjà en marche, et l'autre les dépenses de nouvelles entreprises comme dans notre cas, le département d'hygiène. En même temps, le personnel de l'examinateur des crédits devait obtenir certains renseignements qui seraient remis au comité à sa prochaine session. Le comité aurait aussi le pouvoir d'examiner des témoins, de prendre connaissance de document et de faire des enquêtes. Cela, naturellement, changerait du tout au tout l'étude des crédits, et dépasserait de beaucoup le but que l'auteur de cette résolution avait en vue, parce qu'il n'a à l'idée que le service civil.

A titre de nouveau membre, l'an dernier, la façon dont les crédits étaient étudiés me semblait absolument futile. On dépensait des heures à critiquer la dépense de quelques centaines de piastres, on touchait à peine à quelques sujets, et après on approuvait sans discussion ou presque pas la dépense de millions de piastres. Je me demandais si cette dépense était justifiés, et c'est ce qui arrive nécessairement quand la Chambre ne peut s'assurer des faits, questionner des témoins et examiner les livres et les comptes des départements. Nous n'avons pas les matériaux voulus pour nous former une opinion. Le comité des crédits examinerait les dépenses projetés et ferait rapport. Je n'ai pas l'intention de discuter les autres aspects de ce rapport maintenant, mais je désirerais soumettre à l'attention de la Chambre et du Gouvernement cette méthode d'atteindre à l'économie dans tout le service public, non seulement pour le service civil—les traitements—mais pour toutes les dépenses.

M. BUTTS: Je ne suis pas toujours un économiste aussi zélé que certains des hono-

rables députés qui m'entourent, mais tandis que cette résolution est devant la Chambre, je désirerais porter à la connaissance de l'honorable ministre un fait important. Il y a un grand nombre de fonctionnaires qui ont diverses fonctions à remplir, par exemple aux portes de cette Chambre et ailleurs dans cette enceinte, et que l'on ne considère que comme des employés temporaires pour le temps de la session. J'ai parlé, ou plutôt une demi-douzaine d'entre eux m'ont parlé pendant la dernière décade des traitements des autres employés civils, traitements qui ont augmenté à tous les ans, tandis qu'il est une classe, à ce qu'on me dit, qui, depuis douze ou quinze ans, travaille aux mêmes appointements.

Cela me paraît souverainement injuste; aussi, sachant que le ministre daignera me prêter l'oreille, je le prie de veiller à ce que ces employés obtiennent justice. Leurs appointements, me disent-ils, sont encore les mêmes qu'il y a quinze ans. A la porte que je vois là se tient un vénérable vieillard qui me disait l'autre jour qu'avec sir Wilfrid Laurier s'en est allé le dernier de ceux qui faisaient partie de la Chambre des communes à l'époque où il vint pour la première fois occuper son emploi. Et cependant ce vieillard reçoit toujours les mêmes appointements, sauf qu'autrefois il pouvait venir du comté de Pictou à Ottawa en chemin de fer, en payant demi-place, tandis qu'il est maintenant obligé de payer place entière.

Je ne parle que de ce qui regarde ma propre province, et je pourrais citer bien d'autres exemples. Le comté d'Inverness en fournit un, et si je me permets de le signaler, c'est parce que le représentant de la circonscription (M. Chisholm) est absent. Si j'ai pris la parole, c'est aussi parce que je ne vois pas ici mon honorable collègue de Pictou (M. McGregor). J'élève donc la voix au nom des absents, et je demande au ministre s'il n'y aurait pas lieu, ou du moins s'il ne serait pas louable de marquer à ces modestes employés autant d'égards qu'aux autres travailleurs et aux autres serviteurs de l'Etat.

M. MOWAT: La principale raison que j'ai d'appuyer la résolution, c'est qu'elle porte l'affirmation du principe que la Chambre ne se désiste pas de son autorité sur le personnel administratif. Bien que j'approuve de tout cœur ce que l'on a tenté dans le but d'améliorer les services administratifs, ce que j'ai ouï dire me porte à croire que depuis l'établissement de la loi du service civil, un assez grand nombre de hauts fonctionnaires n'ont pas toujours observé les prescriptions de cette loi comme ils auraient dû le faire. Ils ont usé d'une infinité de petits moyens pour s'affirmer et démontrer qu'ils sont seuls maîtres quand il s'agit de nominations par voie de recommandation. Il doit en être ainsi, mais leurs actions devraient s'inspirer des principes fondamentaux de la loi.

Voici une résolution qui tend à la nomination d'un comité—et je constate avec plaisir que le Gouvernement consent à l'institution de ce comité qui pourrait bien devenir permanent—voici, dis-je, une résolution qui indique que le Parlement exerce encore quelque autorité sur le personnel administratif. Il est sans doute fort à désirer que les nominations aux emplois se fassent en la manière qui prévaut à l'heure actuelle, cependant, si dans l'application de la loi les sous-ministres, les hauts fonctionnaires, directeurs et inspecteurs viennent à outrepasser leurs attributions pour nommer ou recommander des amis, s'inspirant en cela de motifs d'ordre personnel,—la chose s'est vue parfois,—la présente résolution leur fera savoir que le Parlement ne renonce pas à son empire sur le personnel, et que s'ils ne savent pas se conformer à l'esprit de la loi, le Parlement interviendra inévitablement.

M. BEST: Je voudrais bien ne pas parler plus de deux ou trois minutes sur ce sujet, mais le ministre ayant manifesté le désir de connaître le sentiment de la Chambre sur la question de la mise à la retraite, j'aimerais. . .

M. l'ORATEUR SUPPLEANT: Il ne me paraît pas que le règlement permette à l'honorable député d'aborder à cette heure ce sujet dont le ministre a dit, à ce que j'ai compris, qu'on pourra l'examiner au cours de la discussion sur le bill portant modification de la loi du service civil. La résolution dont la Chambre est en ce moment saisie porte entièrement sur la formation d'un comité spécial à être chargé d'investigations sur le service intérieur, et comme nous sommes au dernier jour où les députés puissent faire mettre en discussion des projets de résolution de leur initiative, la Chambre, j'imagine, doit reconnaître comme son président qu'il y a lieu de s'en tenir rigoureusement à l'objet de la résolution à l'objet de la résolution à l'étude.

M. BEST: Je pourrais peut-être dire quelques mots de la différence qui existe entre les appointements, sujet qu'un honorable préopinant a déjà abordé. . .

M. l'ORATEUR SUPPLEANT: Ce serait enfreindre le règlement. Quant au député auquel il est fait allusion, nous lui

avons accordé une certaine latitude pour qu'il n'eût plus à se plaindre d'être sans cesse rappelé au respect du règlement.

M. BEST: J'espère bien que je ne commettrai aucune infraction au règlement en faisant quelques observations sur le comité qu'il s'agit d'instituer. J'aime à croire que le Gouvernement se gardera d'intervenir avant d'avoir obtenu le rapport de ce comité. L'an dernier, une commission était chargée de faire une enquête sur le service civil; son rapport, dit-on, sera déposé d'ici à quelques semaines. Si l'on nomme aujourd'hui un comité, je compte bien qu'on ne fera rien avant d'avoir obtenu son rapport. Comme l'auteur de la résolution, je considère que le personnel de certains services est trop nombreux, que les appointements de certains employés sont d'un chiffre trop élevé, tandis que ceux d'autres employés sont insuffisants. C'est une honte d'exiger de certaines personnes que je connais de fournir leur travail au prix qu'on leur en donne. D'un autre côté, il ne manque pas d'employés dont les appointements sont, j'en suis sûr, deux fois trop élevés.

J'espère qu'on chargera un comité d'étudier les faits se rattachant au travail de chaque département et qui fera rapport; que le Gouvernement aura le courage de prendre les mesures nécessaires, et qu'il ne continuera pas à faire comme dans le passé, c'est-à-dire donner aux employés partiellement satisfaction et les obliger de revenir à la charge tous les huit jours. J'appuie la résolution.

M. SINCLAIR (Guysborough): Nous possédons déjà tout un rouage pour exercer la haute main de l'Etat sur le personnel. Nous avons un ministre chargé spécialement de s'occuper de ces questions et une commission du service civil qui exerce sa juridiction sur toutes les nominations fédérales qui se font dans tout le Canada, et je me demande s'il serait sage de la part d'un comité d'intervenir aujourd'hui avant que le ministre intérimaire ait eu l'occasion d'étudier la question. J'ai été un peu surpris lorsqu'il a paru exprimer un doute au sujet de l'encombrement du service intérieur. Lorsqu'ils siégeaient à gauche, nos adversaires ne cessaient de répéter que le personnel était encombré et celui qui remplit présentement la fonction de premier ministre ne cessait de nous dire cela, mais, aujourd'hui, que les rôles sont intervertis et qu'un changement de ministère s'est produit, nous découvrons que dans l'espace de douze mois environ 20,000 fonctionnaires ont été remerciés de leurs services ou ont pris leur retraite, principalement pour le motif qu'ils ont exercé le droit accordé aux citoyens libres et qu'environ 25,000 autres titulaires les ont remplacés. Le courant des nominations n'a rencontré aucune entrave depuis ce temps-là, et il est certain que les cadres de l'administration ont été dépassés.

Il y a quelques années, nous avons eu un rapport de sir George Murray sur cette même question. Celui-ci disait que les services publics étaient encombrés. Il proposait des réformes très importantes qui n'ont pas encore été opérées complètement. J'ai confiance que celui qui remplit présentement la fonction de ministre du personnel entreprendra de faire passer ces réformes dans la pratique et qu'il ne se confinera pas trop à la question des mises à la retraite.

Le sujet dont la Chambre est saisi se rapporte à l'amélioration des services publics et aux moyens à prendre pour faire de ces derniers un instrument efficace, pour l'expédition des affaires qui relèvent du gouvernement fédéral. Voilà ce que nous espérons voir le ministre accomplir.

Je sais que l'entreprise est considérable, mais une occasion splendide s'offre à lui de se distinguer. Il devra d'abord obtenir des hommes compétents pour remplacer les fonctionnaires qui ne possèdent pas les aptitudes requises. Quiconque doit s'adresser à un département sait combien certains fonctionnaires manquent des aptitudes voulues. Je pourrais vous montrer des liasses de lettres que je garde dans mon pupitre et qui se sont accumulées, à l'époque où je discutais une question peu importante en somme, celle des gages dus à un matelot depuis janvier dernier. On lui doit encore un reliquat de compte, et après une correspondance volumineuse, je n'ai pu obtenir de règlement. Je reçus une réponse publique d'un fonctionnaire qui me dit de m'adresser à un autre fonctionnaire. L'un me dit que je m'étais adressé au bureau qui n'était pas concerné dans l'affaire et que je devais savoir que le ministre des Affaires navales était l'homme à qui je devais m'adresser. En dépit de cette échange de correspondance, je n'ai pu obtenir les quelques dollars dus à ce matelot.

Je ne dis pas que tous les départements se ressemblent sous ce rapport. Il y a des services administratifs auxquels j'ai dû m'adresser et qui m'ont traité d'une façon très différente. Si je leur adresse une lettre au sujet d'une question, je vois la fin de la transaction, un jour ou l'autre, mais il y a d'autres départements avec qui on n'en peut finir, semble-t-il, quand j'ai à m'adres-

ser à eux au sujet d'une affaire quelconque.

Cette question est très importante. Ce dont je tiens à convaincre le ministre, c'est que le pays compte sur lui pour qu'il nous donne un personnel administratif de suffisante valeur.

L'hon. M. MACLEAN: Je ne veux pas que le pays s'adresse à moi en des matières dont je ne suis pas responsable. Il n'existe pas de ministre du personnel.

M. MORPHY: Je pense que la Chambre doit des remerciements à mon honorable ami de Perth-Sud (M. Steele) pour avoir déposé cette proposition. Je n'ai entendu personne parler d'une façon pratique de la composition du comité qui pourrait être nommé. C'est là, je pense, une question importante au point de vue de la valeur du comité et des rapports du soldat avec le service civil et l'autre partie de la population. On a fait de fortes instances près du Gouvernement pour faire nommer un soldat ou deux à la commission du service civil. Quoi qu'il en soit, le ministre fera bien de s'occuper de la composition du comité que cette résolution prévoit. Si le Gouvernement veut obtenir un bon personnel, il n'a qu'à fournir l'occasion aux membres de cette Chambre, anciens militaires, de faire partie d'un tel comité: l'entraînement qu'a subi le soldat licencié et l'habitude qu'il a eue de la discipline aideront à obtenir l'efficacité du travail des fonctionnaires.

La raison pour laquelle je dis cela saute peut-être généralement aux yeux des membres de la Chambre. Mais j'ai une raison spéciale pour dire cela. Un fonctionnaire, qui dirige temporairement un service assez important à Ottawa, et avec qui je causais un jour, m'a dit qu'il avait remarqué qu'un grand nombre d'abus se commettaient dans le département qu'il administrait et qu'il n'aurait pas pu les corriger comme il l'a fait s'il n'avait pas été un vétéran de retour du front. Il n'y a pas de doute qu'il y a dans les services particuliers comme dans les services publics, des gens qui ne font pas leur devoir, qui sont portés à remplir leurs fonctions avec un certain laisser-aller, une sorte d'insouciance, et si un ancien soldat se trouve à occuper une position supérieure, habitué comme il l'est à la discipline, il essaye évidemment de discipliner son personnel. Je crois que le service civil a le défaut d'avoir un personnel trop nombreux. Cela est-il dû à l'influence politique, à la pression faite autrefois sur les ministres par leurs amis ou sur la commission du service civil aujourd'hui, il est évident que le service civil est encombré, et que jeunes filles et jeunes gens sont employés en bien trop grand nombre. Les anciens soldats ne souffriront pas cet état de choses, car ils sont habitués à la discipline et aussi à fournir un travail efficace. Si je ne me trompe pas, je vois dans le vétéran qui sera employé par l'Etat, un fonctionnaire qui rendra le service meilleur et plus efficace, parce qu'il est habitué à la discipline. C'est pourquoi je pense que la nation se trouvera bien de rechercher les vétérans qui possèdent l'expérience de la guerre; en effet ils ont subi les tribulations de la plus grave crise qu'un homme puisse traverser dans sa vie, et ce que j'ai remarqué chez eux, c'est qu'ils ne sont pas arrogants, mais très raisonnables. Ils ont bon cœur, et c'est ce qui leur fait comprendre la nécessité de juger raisonnablement les services qu'ils rendent à l'Etat, et de traiter comme il faut ceux qui sont sous leurs ordres. Je demanderai donc au ministre de prendre note de la chose et de veiller à ce que les anciens combattants soient convenablement représentés dans n'importe quel comité de ce genre, de façon que, puisque tout le monde est unanime à déclarer que l'ancien soldat doit avoir tout ce que la nation peut lui donner de mieux, il soit favorablement accueilli, quand il demandera de l'emploi à l'Etat au cours de cette période de restauration et de développement. Il me semble que le ministre ferait bien de tenir compte de cela quand il nommera le comité. De cette façon, il s'assurera un bon service, tandis que si l'on passe outre, on retombera probablement dans les habitudes stupides du passé, dans le vieil état de choses, et l'on perdra ce qui est, à mon avis, la particularité la plus remarquable de notre nouvelle vie publique. Je fais cette recommandation au ministre avec l'espoir qu'il y donnera suite.

M. McKENZIE: Monsieur l'Orateur, je comprends que les recommandations énoncées dans la résolution ont leur bon côté, et que l'on pourrait facilement améliorer beaucoup de choses dans le service civil.

Je n'ai aucun espoir que l'on trouve ces remèdes ou que l'on obtienne ces bons résultats en nommant un comité. Je connais assez bien la Chambre, et depuis longtemps; or, si l'on me demandait aujourd'hui de choisir trois ou cinq députés pour faire des recommandations satisfaisantes, après qu'ils eussent recherché la façon dont les différents départements du service civil devraient fonctionner, je ne saurais vraiment par où commencer. Je ne pense pas qu'il y ait un seul député, ancien combat-

tant ou non, qui ait l'expérience voulue pour amener les réformes qui sont nécessaires. Il est vrai que nous avons déjà beaucoup d'administrateurs, de départements, et de fonctionnaires. Cependant, d'après mon expérience de la région où je demeure et où se trouvent de grosses industries qui emploient un grand nombre de gens, je ferai la recommandation suivante au ministre. Si l'on nomme un directeur du service civil au Canada, dont le rang, l'influence et l'indépendance seraient semblables à ceux que possèdent l'auditeur général, et qui agirait comme surveillant général du service et des différents départements de l'Etat, en un mot un homme de valeur possédant l'expérience nécessaire pour remplir la position, alors nous pourrions peut-être obtenir de bons et profitables résultats. Je n'ai pas lieu d'espérer que l'on obtienne ce résultat en nommant un comité de la Chambre, et je dis cela sans la moindre intention de critiquer ce comité. Si nous voulons améliorer le service civil, il nous faut quelqu'un qui soit bien au courant du fonctionnement de ce service, qui en suive tous les mouvements et qui soit en état de les systématiser. Je crois qu'en plus du défaut d'être encombré, le service civil a celui de ne pas posséder de système.

Il n'existe pas aujourd'hui dans les ministères de système permettant à un fonctionnaire de rendre autant de services que deux ou trois employés, pourvu qu'on le mette en situation de le faire et qu'on fasse une légitime répartition de la besogne. C'est le système existant et non pas le personnel lui-même qui est responsable des défectuosités du service.

Voilà donc le conseil que j'ose offrir au ministre qui s'est fait l'interprète du personnel administratif et qui a tant de ministères à diriger que nous ne savons vraiment quel titre lui donner.

L'auteur de la résolution (M. Steele) nous dit que le pays a l'œil ouvert sur les services de l'Etat et qu'il s'intéresse non seulement aux délibérations de la Chambre, mais encore aux travaux assignés à tout le personnel administratif. La chose ne saurait faire doute et il en doit être ainsi. Il faut s'efforcer de tenir en éveil l'opinion publique sur toutes les questions que nous délibérons ici, parce que l'opinion ainsi éclairée aura une salutaire répercussion sur les députés, sur les services de l'Etat et sur le personnel administratif en général. Voici la dernière journée laissée à l'initiative privée des députés pour la discussion des questions, avant les vacances de Pâques, et j'espérais avoir l'occasion d'adresser au premier ministre intérimaire (sir Thomas White), certaines observations touchant la représentation dans cette Chambre et le service du pays dans son ensemble. Eu égard à la situation actuelle, c'est aujourd'hui plus que jamais qu'il importe de donner aux questions d'intérêt public l'attention voulue. L'obligation de faire face aux conditions créées par la guerre, l'application d'un programme de restauration, et l'essor à imprimer au progrès du pays, voilà autant de questions qui s'imposent à nos plus vives préoccupations et demandent l'exercice d'un jugement éclairé. Si le premier ministre eût été présent, encore que peut-être le règlement de cette Chambre ne m'y eût pas autorisé, je lui aurais fait observer que tout le pays dans son ensemble devrait être représenté dans cette Chambre. Toutefois, m'adressant aux autres ministres qui sont présents j'appelle leur attention sur la nécessité de donner la représentation parlementaire à d'importants groupes de citoyens par tout le pays qui n'ont pas de mandataires ici et j'espère que durant les vacances, ils étudieront sérieusement la question.

M. SUTHERLAND: A mon avis, cette heure de la session, encore qu'elle soit tardive, se prête parfaitement à la discussion du principe consacré dans cette résolution, ainsi qu'à son approbation par cette Chambre et à son adoption. Les observations du chef de l'opposition, préconisant ici même la représentation des classes au Canada, n'ont pas laissé de me suspendre et à c'est à bon droit qu'il a dit que ses observations violaient le règlement de la Chambre. Je ne veux pas emboîter le pas sur lui, sauf à ajouter que nous sommes dotés du gouvernement responsable encore que parfois il y ait lieu de douter si l'Etat est bien le maître et que le peuple soit le tribunal suprême, ou plutôt si ce n'est pas le personnel administratif qui dirige la chose publique. Peu après la rentrée des Chambres, nous avons été témoin d'une situation qui, à mon avis, autoriserait l'action des pouvoirs publics. Nous avons vu certains membres du personnel administratif s'autorisant de la loi votée par la Chambre, l'an dernier, créer une association qui, à mes yeux, constitue un danger pour le pays, si les intéressés se font forts de mettre à exécution leurs tentatives. Nous avons vu l'administration des affaires du pays paralysée pendant plusieurs jours de suite, l'impression des compte rendus des délibérations du Parlement suspendue, et tout cela

par suite de l'attitude d'un certain département du service de l'Etat. L'honorable député de Perth-Nord (M. Morphy) nous a signalé les réformes à effectuer dans les services publics par l'admission des soldats réformés dans le personnel; or malheureusement, sur trente mille titulaires nommés à titre permanent ou provisoire, depuis que la dernière loi sur le service civil, votée à la session dernière, c'est à peine si sur ce nombre, douze cents ont été recrutés parmi les soldats rapatriés. J'ignore si c'est bien là le danger qu'ils prévoient. On convoque parfois à Ottawa des assemblées qui exercent une grande influence sur la législation, en ce qui concerne la collectivité. En pareilles circonstances, je m'étonne que le chef de l'opposition prenne ici la parole pour préconiser la représentation des classes ou des groupes dans cette Chambre.

M. McKENZIE: L'honorable député n'a pas bien saisi ma pensée. Quelle est celle de mes paroles sur laquelle il s'appuie pour formuler pareille observation?

M. SUTHERLAND: L'honorable député à exprimé le regret que certains groupes soient privés de représentation ici et a ajouté qu'il espérait qu'ils en jouiraient à l'avenir.

M. McKENZIE: Je visais les populations des circonscriptions électorales comme Glengarry et Ontario-Nord, qui sont actuellement privées de représentation dans cette Chambre.

M. SUTHERLAND: On pourrait inférer des paroles de l'honorable député qu'il a voulu créer l'impression qu'il faudrait reconnaître l'agitation qui se propage au pays.

M. McKENZIE: Certainement non. Je n'avais pas cette intention. J'ai dit que les comtés qui n'ont pas maintenant de députés devraient être représentés à la Chambre aussi vite que possible.

M. SUTHERLAND: Je suis très heureux d'entendre l'honorable député faire cette déclaration. J'ai pris la parole dans ce débat parce que j'étais sous l'impression que l'honorable député demandait quelque chose d'absolument différent.

M. McKENZIE: Certainement non.

M. SUTHERLAND: Vous pouvez rarement prendre place dans un wagon de voyageurs d'un chemin de fer du pays sans entendre parler de quelque chose de ce genre et j'ai pu être trop pressé d'associer les paroles de l'honorable député avec ce que nous entendons beaucoup répéter ces temps-ci. Quoi qu'il en soit, s'il existe un défaut de système dans un corps qui exerce une si grande influence que le service civil, nous devrions avoir un comité, comme le demande la résolution, pour faire une enquête à ce sujet. On ne devrait pas permettre ce qui s'est produit dans la première période de cette session. Il ne devrait pas être possible à ces employés d'arrêter les affaires du pays commes elles l'ont été; on devrait trouver quelque règle ou quelque moyen d'empêcher que cet état de choses se reproduise. J'approuve cordialement la résolution.

(La motion est adoptée.)

DISCUSSION D'UNE RESOLUTION RELATIVE A LA PUBLICATION DES NOMS DES PROPRIETAIRES, ETC., DES JOURNAUX ET PERIODIQUES.

L'hon. M. LEMIEUX: propose une résolution ainsi conçue:

La Chambre est d'avis que tous les journaux, magazines, journaux de commerce, et autres périodiques publiant des articles destinés à influencer l'opinion publique, seront de temps à autres obligés de publier des déclarations assermentées indiquant les noms des propriétaires, gérants, rédacteurs, actionnaires, porteurs de débentures et de toutes autres personnes ayant un intérêt dans lesdits journaux, magazines, journaux de commerce ou autres périodiques.

—Monsieur l'Orateur, le but de cette motion est très clair et je suis sûr que le principe qu'elle renferme sera adopté par la Chambre. J'avais l'intention de présenter cette motion plus tôt, mais malheureusement son tour n'est arrivé qu'aujourd'hui au feuilleton.

Je considère la presse comme un flambeau, mais comme un flambeau que parfois le peuple doit tenir dans ses mains, de façon à ce qu'il puisse l'agiter pour le faire briller davantage. On dit qu'un cours d'eau ne peut pas s'élever plus haut que sa source; le Saint-Laurent ne remontera pas vers les grands lacs. En d'autres termes la presse du Canada sera ce que les représentants du peuple voudront en faire. La presse honnête et indépendante du Canada appuiera, j'en suis certain, cette motion, parce que la presse honnête veut la lumière et non les ténèbres; elle est une bouée lumineuse et non une lumière trompeuse. Cette motion ne signifie pas une restriction de la liberté de la presse. La liberté de la presse dans les pays de langue anglaise est simplement une question d'histoire. Nous savons qu'à ses débuts la presse était contrôlée par le roi, que rien n'était publié sous forme de livre ou de brochure sans être revêtu du cachet de Sa Majesté. Plus tard on institua la censure et finalement par une transfor-

mation graduelle, on proclama la liberté de la presse. Lord Wynford nous donne dans une déclaration, la situation exacte de la presse aujourd'hui dans les pays de langue anglaise. Il a dit dans une cause fameuse:

Mon opinion sur la liberté de la presse est que chacun devrait pouvoir instruire ses concitoyens; que chacun devrait pouvoir publier sans crainte toutes les nouvelles doctrines, pourvu qu'il respecte la religion et le gouvernement du pays; qu'il peut indiquer les erreurs dans les mesures prises par les hommes publics sans leur imputer une conduite criminelle. La liberté de la presse ne peut pas être poussée à cette limite sans violer un autre droit également sacré, le droit de réputation. Ce droit ne peut être attaqué que dans une cour de justice où la personne attaquée a une possibilité équitable de se défendre elle-même. Où le blâme commence, finit la liberté de la presse.

Ce sont les paroles de lord Wynford dans la fameuse cause historique du roi contre Burdett. Dans tous les pays qui jouissent de la liberté, la presse est un instrument qui rend service au public; elle donne les nouvelles et prétend instruire le public. Aujourd'hui les journaux sont publiés à des centaines de milliers d'exemplaires, défendant des causes, présentant des questions et agitant l'opinion publique. Puisqu'il en est ainsi, la presse ne devrait pas voguer sous de fausses couleurs; plus est grande la liberté de la presse, plus devrait être grande la protections du public. Je dis que la mission de la presse est non seulement de répandre les nouvelles, mais d'instruire le public. Dans l'éducation de notre jeune peuple, il existe une inspection très étroite non seulement des élèves, mais aussi des éducateurs, des professeurs et des maîtres. Il y a une commission de surveillance et vous ne pouvez pas donner trop de pouvoirs à cette commission pour protéger les générations futures.

Aux Etats-Unis, on s'est rendu compte de la nécessité qui existe de protéger le public contre la mauvaise influence que la presse est susceptible d'exercer grâce à la liberté dont elle jouit, de sorte que le Gouvernement a fait adopter une loi tendant aux mêmes fins que la résolution que je propose en ce moment.

Au Canada, l'énorme privilège que les journaux ont obtenu de circuler pour ainsi dire en toute liberté d'un bout du pays à l'autre, n'a pas été accompagné de grands efforts de la part de la presse pour récompenser le public de l'octroi d'un pareil privilège. En 1882, le Parlement adopta une loi décrétant la libre transmission des journaux par la poste dans les limites du Dominion. La disposition renfermant les conditions auxquelles on accordait ce privilège aux journaux est ainsi conçue:

[L'hon. M. Lemieux.]

Il est nécessaire que cette publication soit reconnue comme journal ou périodique au sens que l'on attache généralement à ce mot et qu'elle soit publiée régulièrement et à des intervalles ne dépassant pas un mois.

Le titre complet, l'endroit et la date de la publication ainsi que le numéro d'ordre de l'édition doivent être imprimés au sommet de la première page de même que sur tout document censé être un supplément de ladite publication et qui est expédié en même temps.

La publication doit être adressée à un souscripteur véritable ou à un marchand de journaux connu au Canada.

Voilà les seules conditions que l'on a imposées aux propriétaires de journaux, lorsque cette loi fut adoptée par le Parlement en 1882. Elle n'a pas été modifiée depuis cette époque. Aux Etats-Unis, le Congrès a adopté une loi bien plus progressive que celle-là. Je relève l'article qui suit dans la loi américaine:

Il sera du devoir du rédacteur, de l'éditeur, du gérant ou du propriétaire de tout journal, magazine, périodique ou de toute autre publication, de fournir au ministre des Postes et au directeur du bureau de poste où ladite publication est mise à la poste, pas plus tard que le 1er avril et le 1er octobre de chaque année, sur des formules fournies par le département des Postes, une déclaration faite sous serment donnant les noms et adresses du rédacteur et du directeur, de l'éditeur, des gérants et des propriétaires et en plus les noms et adresses des actionnaires, si la publication est la propriété d'une compagnie; il devra fournir aussi les noms des détenteurs d'obligations connus, des créanciers hypothécaires, ou d'autres personnes détenant des valeurs; et aussi dans le cas des journaux quotidiens, ladite déclaration devra inclure la moyenne du nombre d'exemplaires de chaque numéro de ladite publication vendus ou distribués à des souscripteurs en règle au cours des six mois précédents.

Vient ensuite une disposition décrétant que, cet article ne s'applique pas aux publications religieuses, mutualistes, de tempérance, scientifiques et autres journaux de cette nature. Et la loi décrète de plus:

Que tous les articles de fonds ou autres matières à lire publiés dans un journal, magazine ou périodique et pour lesquels on a reçu de l'argent ou toute autre considération valable acceptée ou promise, devront être marqués visiblement du mot "annonce".

Voilà une loi très sage et dans la résolution que je propose je demande uniquement que le Parlement adopte une loi similaire, afin de donner à la presse canadienne l'empreinte de l'honnêteté et de l'honorabilité.

Si la Chambre veut bien me le permettre, je citerai un exemple à ce sujet. Pendant plus d'un siècle, le "Herald" de Montréal a toujours été un fidèle adhérent du parti libéral. Aux yeux de la minorité anglaise de ma province natale, le "Herald" était reconnu comme le plus ancien organe du parti libéral. Il avait une très grosse clien-

tèle. Soudain, après les élections de 1911, M. Brierly qui était devenu propriétaire du journal, le vendit mystérieusement à M. McGibbon, puis à sir Hugh Graham devenu un peu plus tard lord Atholstan; ce sont deux tories. Cependant, M. Brierly était le masque en toute cette affaire; en général, il était encore censé être le propriétaire du journal. Un beau jour M. Brierly disparut.

Je l'ai déjà dit, il avait d'abord vendu son journal à M. McGibbon et ce dernier vendit à son tour le "Herald" à lord Atholstan. Or, pendant toute cette période, le "Herald" garda les allures d'un journal libéral, bien qu'il subsistât sur les fonds fournis par lord Atholstan aux seules fins d'empêcher la fondation d'un autre journal pouvant faire concurrence au "Star".

Ces faits sont venus au grand jour au cours d'un procès désormais fameux à Montréal et les Anglais respectables de la métropole qui appartiennent au parti libéral, ont été dégoutés lorsqu'ils se sont rendu compte qu'une pareille partie s'était jouée à leurs dépens. C'est à partir de ce jour que j'ai pris la détermination de déposer la motion en discussion. Je veux qu'à l'avenir on connaisse les noms des propriétaires, des actionnaires et des créanciers hypothécaires des journaux, en sorte qu'un quotidien prêchant en faveur de la morale et de l'honorabilité sera connu sous ses véritables couleurs.

Le public a le droit de savoir quels sont ceux qui soutiennent les journaux, qui sont leurs bailleurs de fonds. Je suis convaincu d'ailleurs que la presse respectable du Canada se prononcera en faveur de la loi actuellement en vigueur aux Etats-Unis. Il serait bon de faire de la publicité autour de cette question. Nous vivons à une époque où la publicité joue un grand rôle. Je ne puis oublier qu'au cours des deux ou trois dernières années, le pays a été inondé de journaux et de magazines publiant des annonces flamboyantes. Quels sont ceux qui payaient pour ces annonces coûteuses? Comment se fait-il qu'à un moment donné, toute la presse libérale du Canada a subitement abandonné le parti pour se rallier aux tories?

Lorsque j'ai lu ces annonces je n'ai pu m'empêcher de faire observer ici, et je le répète encore en ce moment, sauf quelques honorables exceptions, les journaux du pays ont été chloroformés, sinon achetés.

Les journaux respectables du pays n'aiment pas à se voir appliquer l'épithète de "vendus", de sorte qu'ils appuieront certainement ma proposition.

Ces jours derniers, je lisais un chapitre du livre intitulé "American Commonwealth" et dû à la plume du vicomte Bryce; je ne saurais, à mon sens terminer mes observations d'une façon plus appropriée qu'en vous citant l'opinion de ce grand écrivain anglais concernant la publicité:

> Le génie de la publicité universelle peut avoir quelques désagréments, mais ses effets salutaires sont plus grands et plus nombreux.
>
> L'égoïsme, l'injustice, la cruauté, la fraude, les tripotages de toutes sortes fuient la lumière. Il suffit de les démasquer pour y faire échec. Nul mal sérieux, nulle plaie rongeant le corps politique ne peut être longtemps tenue secrète et, quand on la divulgue, elle est à moitié guérie.

C'est là une réforme qui, je le dis une fois de plus, constitue un progrès réel, et j'espère que le Gouvernement y prêtera les mains en déposant un projet de loi conçu dans le sens de la loi américaine.

M. SINCLAIR (Guysborough): Je désire donner mon appui à la résolution de l'honorable député. Je suis d'avis qu'il serait utile de livrer au public le nom des propriétaires des journaux. L'objet de cette résolution est, bien entendu, d'engager le Gouvernement à proposer, s'il le juge opportun, une loi analogue à celle qui existe aux Etats-Unis. Tout ce qui tend à accroître la responsabilité des éditeurs et propriétaires des journaux ne peut être qu'avantageux, et c'est là, je crois, ce que chacun admettra. Je n'ai absolument rien à reprocher aux journaux, lesquels font une excellente besogne. Nous reconnaissons tous, comme il est juste, que, durant la guerre, plusieurs de ces journaux ont fait un travail éminemment utile. D'autre part, je n'ignore point qu'un journal a pour propriétaire un simple particulier, lequel a le droit, comme tous les propriétaires, de diriger à sa guise l'instrument qu'il emploie. La ligne de conduite à tenir lui sera dictée par ce propriétaire, et je n'y vois pas d'inconvénient. D'autre part, ce sont les journaux qui forment l'opinion publique, et celle-ci a beaucoup à faire dans le gouvernement du pays; elle exerce même une telle influence sur le Gouvernement qu'on lui a donné le nom de "quatrième état". Le pouvoir est exercé dans ce pays par un Gouverneur général d'abord, qui représente la couronne, et, ensuite, par le Sénat et par la Chambre des communes. Le Gouverneur général nous est connu, comme le sont aussi les sénateurs. Quant aux membres de cette Chambre, ce sont des hommes publics, et chacun les connaît, dans la circonscription qu'ils représentent du moins. Pour ce qui est du quatrième état, nous n'en connaissons rien, nous ignorons quels en

sont les membres, mais nous admettons qu'ils jouent un rôle considérable dans le gouvernement du pays, rôle qu'ils tiendront toujours dans l'administration d'un pays démocratique comme l'est le nôtre.

Outre cela, le public fait dans ce pays de larges concessions aux journaux, en ce qui concerne les postes, par exemple. Si vous ou moi, monsieur l'Orateur, désirons mettre à la poste pour nos commettants cinquante mille exemplaires d'un numéro de journal, cela nous coûterait un sou pièce, c'est-à-dire 500 piastres, tandis que les lois postales de ce pays n'exigent du propriétaire d'un journal que le quart d'un sou par livre, et je tiens de quelqu'un qu'il faut en moyenne, ou dans bien des cas au moins, cinq journaux pour faire une livre. Si tel est le cas, le propriétaire d'un journal n'aurait à payer qu'environ 25 piastres pour les services de la poste, alors qu'il en coûterait 500 piastres aux simples particuliers, c'est-à-dire vingt fois autant. J'ai eu l'occasion, il y a quelques jours de poser certaines questions relatives aux frais de port des journaux, et le Gouvernement m'a répondu comme il suit:

1. Quelle a été pour 1918 la recette totale provenant du port des journaux?—Réponse: $291,539.21.

2. A combien estime-t-on pour cette année-là la dépense occasionnée par les journaux?—Réponse: Le ministère n'a aucune donnée sur laquelle il puisse fonder une estimation précise de la dépense que lui occasionne le port des journaux, excepté que ceux-ci forment environ 65 p. 100 du volume du courrier. Le transport des dépêches et les sacs qui les contiennent ont coûté en tout, pendant l'exercice de 1918, la somme de $8,293,515.24.

3. Quel est le poids moyen des journaux portés chaque jour dans le courrier?—Réponse: 239,731 livres.

Or, 65 p. 100 du total monte à 5,390,184 piastres, et nous n'avons, par conséquent, reçu des journaux qu'une somme de 291,539 piastres. Après les avoir crédités de ce que nous avons reçu, il reste une différence de plus de 5 millions pour lesquels le peuple de ce pays a contribué aux frais de la livraison des journaux aux abonnés. C'est là une somme d'argent considérable. Mais ce n'est pas tout ce que nous faisons. Comme membres de cette Chambre, nous votons 50,000 piastres par année à l'association de la presse, par la raison qu'elle fournit des nouvelles au public.

Les cultivateurs de ce pays reconnaissent à la presse une haute importance. J'ai vu il y a quelques jours que les cultivateurs de la province d'Ontario se préparent à acheter un journal hebdomadaire avec intention de le faire paraître tous les jours et de mettre devant le public leurs opinions. Ils ont compris l'importance de cette publicité au point de vue de leurs intérêts propres. Le gouvernement d'union a, lui aussi, eu recours à ce moyen de s'établir dans le pays, comme en témoigne la publication de cet organe de l'opinion publique connu sous le nom de "Canadian Official Record". Le peuple ne se trompe pas sur l'objet de cette feuille. Quelquefois elle publis des décrets du Gouvernement, des documents officiels; mais, quand elle s'emploie à imprimer les discours de mon honorable ami le ministre de l'Immigration (M. Calder) ou autres ministres, il devient évident que sa véritable mission est de renforcer la machine du parti par une propagande faite aux frais du public. Les Allemands ont compris l'importance d'avoir la presse sous la main.

Au cours de l'enquête qui a eu lieu récemment aux Etats-Unis, on a découvert que ces individus avaient acheté des journaux. Ils avaient même envahi la capitale, et acheté le "Washington Times" au prix de $375,000. Commentant ce fait, le "Montreal Witness" dit:

> Le côté instructif de tous ces complots allemands, c'est l'importance que ces émissaires du mal attachent à la manipulation de la presse. Ils n'entretiennent évidemment pas le moindre doute qu'en achetant des journaux ils n'achètent l'âme des lecteurs. Ce sera bientôt une nécessité pour les peuples libres d'exiger que soient rendus publics les faits qui entourent la possession des journaux et les intérêts monétaires qui y sont en cause.

Tel est l'objet de la présente résolution—rendre publics les noms des propriétaires de journaux. La question se pose de savoir si les journaux s'opposeront à cette mesure. Je ne vois aucune raison qui porterait le propriétaire d'un journal estimable à la combattre. Il n'y a pas de plus noble tâche que celle d'un homme qui dirige un journal comme un journal doit l'être, et celui qui dirige un journal hautement respectable ne refusera certainement pas que le nom du propriétaire soit connu du public. Il ne s'est pas fait d'opposition aux Etats-Unis, et je ne vois pas pourquoi il s'en ferait au Canada.

Tout dépend, il va sans dire, du Gouvernement. Aucun député ne saurait espérer faire adopter un semblable projet de loi, surtout quand la session est déjà si avancée, à moins que le Gouvernement n'en fasse son affaire. Au Gouvernement de dire si cette mesure deviendra loi ou non. Mais, je désire lui affirmer qu'il ne pourrait accomplir aucune action plus démocratique, et qui soit plus de nature à plaire au peuple, qu'en votant une loi conforme à la présente résolution. Je ne prétends pas indiquer

quelle sera l'attitude du Gouvernement; je l'invite tout simplement à prendre cette question en considération et, si possible, à inclure dans une loi, avant la fin de la présente session, le principe énoncé dans la résolution qui lui est soumise.

L'hon. M. MACLEAN: Le principe énoncé dans cette résolution renferme beaucoup de bon, et je regrette que nous n'ayons pas plus de temps pour la débattre cet après-midi. Il ne nous est pas permis, à vrai dire, de formuler une opinion théorique sur un sujet qui n'est pas de notre compétence, et j'ai des doutes quant à savoir si le parlement fédéral a le pouvoir de légiférer dans le sens suggéré par mon honorable ami.

L'hon. M. LEMIEUX: Il suffit d'un amendement à la loi du service postal.

L'hon. M. MACLEAN: Si le Parlement a compétence dans l'espèce, je suppose que c'est en vertu de son pouvoir de contrôler la livraison des matières postales comprises dans la présente résolution.

L'hon. M. LEMIEUX: C'est ce qui s'est fait aux Etats-Unis.

L'hon. M. MACLEAN: J'aimerais à avoir le temps voulu pour étudier cette question et pour la soumettre à mes collègues, et si mon honorable ami veut bien présenter de nouveau sa résolution, disons lors du dépôt du budget du ministère des Postes, je serai à ce moment en état d'exposer les vues du Gouvernement. Pour l'instant, je propose l'ajournement du débat.

(La motion est adoptée, et le débat ajourné.)

INSTITUT NATIONAL DES RECHERCHES SCIENTIFIQUES.

M. CRONYN propose une résolution ainsi conçue:

La Chambre est d'avis qu'un comité spécial soit nommé immédiatement pour examiner la question d'établir au Canada un institut national de recherches scientifiques concernant les différentes industries canadiennes, et pour coordonner les services scientifiques des différents ministères du Gouvernement, avec pouvoir d'envoyer quérir personnes, documents et archives, et d'entendre les témoins sous serment et de faire rapport à discrétion.

M. NICKLE: Cette motion, monsieur l'Orateur, est appuyée par l'honorable député de Winnipeg (M. Andrews).

M. CRONYN: A cette heure avancée, monsieur l'Orateur, il ne me serait guère possible d'entreprendre l'exposé des raisons et des arguments qui militent en faveur de ma résolution. En conséquence, je me contente de simplement la soumettre à la Chambre.

M. NICKLE: Je désire, avec l'appui de l'honorable député d'Elgin-Est (M. Marshall), proposer l'amendement suivant:

Cette Chambre est d'avis qu'un comité spécial soit immédiatement nommé pour examiner la question du développement au Canada des travaux de recherches scientifiques, avec pouvoir d'envoyer quérir personnes, documents et archives, d'entendre les témoins sous serment, et de faire rapport à discrétion.

Le but de mon amendement est d'étendre la portée de la résolution.

(L'amendement est adopté.)

La résolution ainsi modifiée est adoptée.

M. BUTTS: Avant que la motion d'ajournement soit présentée, me permettriez-vous, monsieur l'Orateur . . .

M. l'ORATEUR SUPPLEANT: A l'ordre!

L'hon. M. MACLEAN: Avant que la Chambre lève se séance, monsieur l'Orateur, je désire déposer sur le bureau le rapport annuel du comité de publication. De l'agrément de la Chambre, je désirerais en outre répondre à une question adressée hier au Gouvernement par l'honorable député de Sainte-Marie (M. Deslauriers) au sujet de la grève de Montréal.

M. BUTTS: Vous m'avez rappelé au règlement deux ou trois fois, monsieur l'Orateur. Pourquoi ne rappelez-vous pas le ministre au règlement?

M. l'ORATEUR SUPPLEANT: A l'ordre.

M. BUTTS: J'ai droit de poser une question et d'exiger une réponse.

M. l'ORATEUR SUPPLEANT: A l'ordre.

M. BUTTS: Vous m'avez imposé silence, et maintenant vous prêtez l'oreille au ministre.

M. l'ORATEUR SUPPLEANT: A l'ordre. Il est un privilège dont jouit invariablement le leader de la Chambre, de l'agrément de la députation, au moment de clore la séance, et en outre avant le passage à l'ordre du jour: c'est celui de déposer sur le bureau certains documents et de répondre à certaines questions d'importance générale. Quand j'ai rappelé l'honorable député du Cap-Breton-Sud (M. Butts) au règlement, il y a un instant, c'était après l'adoption d'une résolution et lorsqu'il n'y avait pas d'autre question à l'étude.

M. BUTTS: Oui, monsieur l'Orateur, mais je me suis assis et j'ai obéi à votre décision.

M. l'ORATEUR SUPPLEANT: A l'ordre.

M. BUTTS: Je désire dire. . .

M. l'ORATEUR SUPPLEANT: A l'ordre.

L'hon. M. MACLEAN: J'allais donc dire, monsieur l'Orateur, que, hier même, l'honorable député de Sainte-Marie (M. Deslauriers) a demandé des renseignements au sujet d'un conflit industriel qui a éclaté entre la compagnie d'éclairage de Montréal et ses employés. Dans le moment il m'a été impossible de lui fournir ce renseignement, mais j'ai depuis appris que les patrons et les ouvriers avaient entamé des négociations et qu'on s'attendait à une solution du conflit à bref délai.

(La séance est levée à six heures.)

CHAMBRE DES COMMUNES.

Présidence de l'hon. EDGAR N. RHODES.

Mardi, 22 avril 1919.

La séance est ouverte à trois heures.

DEPOT D'UN RAPPORT.

Par l'hon. sir Thomas White: le 4e volume du rapport de l'auditeur général pour l'exercice finissant au 31 mars 1918.

RENVOI DU PROJET DE LOI PORTANT PROROGATION DE DECRETS EN CONSEIL.

L'hon. M. MEIGHEN (ministre intérimaire de la Justice) propose la 2e lecture du projet de loi (bill n° 71) tendant à proroger les décrets et règlements établis par le Gouverneur en conseil sous l'empire de la loi des mesures de guerre de 1914.

M. McKENZIE: Je ne crois pas que l'on ait distribué des exemplaires de ce bill, et je serais, en conséquence, obligé au ministre s'il voulait bien laisser la chose en suspens.

L'hon. M. MEIGHEN: Le projet est de composition trop simple pour qu'il y ait beaucoup à gagner en en faisant faire la distribution; je dois dire cependant que des exemplaires en ont été distribués dans les deux langues. Il assure simplement la continuation de décrets rendus sous l'empire de la loi des mesures de guerre de 1914; ces décrets continueraient d'être en vigueur jusqu'à la fin de la présente session du Parlement, que l'état de guerre cesse on non, sous réserve, bien entendu, du droit qu'a le Gouverneur en conseil de rapporter ces décrets, en tout ou en partie. C'est là tout l'objet du bill.

[M. l'Orateur suppléant.]

M. McKENZIE: Cet objet me paraît être fort étendu.

L'hon. M. MEIGHEN: Il comprend tout ce que nous avons l'intention d'en tirer.

L'hon. sir SAM HUGHES: Est-ce que, parmi les décrets auxquels le présent bill s'appliquera, se trouve celui portant défense d'importer des liqueurs enivrantes d'une province dans l'autre?

L'hon. M. MEIGHEN: Oui. Le vote de ce bill aura simplement pour effet de prolonger pour cette session la durée de ces décrets, subordonnément au droit du Gouverneur en conseil de les révoquer; en d'autres termes, le projet de loi empêche que ces décrets ne prennent fin automatiquement avec la cessation de l'état de guerre.

M. LAPOINTE (Kamouraska): Me sera-t-il permis de me joindre à mon chef pour demander au ministre qu'il remette à plus tard la 2e lecture de ce bill? Comme il le dit, la mesure est bien simple, mais elle est de nature contentieuse et je sais que, faute d'être ici, beaucoup de ceux qui désirent prendre la parole à ce sujet ne le pourront faire. C'est la première fois que nous nous réunissons après Pâques, et j'espère bien que le ministre consentira à l'ajournement désiré.

L'hon. M. MEIGHEN: Quoique n'aimant pas à repousser la demande que l'on m'adresse de différer la 2e lecture de ce projet de loi, je dois faire observer que, par une entente conclue entre nous, l'étude en devait être abordée cet après-midi. Il faut ne pas oublier que nous ignorons absolument l'époque où une cessation définitive de l'état de guerre sera proclamée. Ce projet doit recevoir sa 2e lecture, être mis en délibération par la Chambre siégeant en comité, être lu une 3e fois, voté ensuite par le Sénat, obtenir enfin la sanction royale, et tout cela avant que soit lancée la proclamation qui terminera la guerre. Nous sommes, en conséquence, d'avis que tout retard serait préjudiciable à notre objet.

M. LAPOINTE (Kamouraska): Le ministre voudra-t-il remettre la 2e lecture à demain?

L'hon. M. MEIGHEN: Oui, je consentirai à cela.

L'hon. sir SAM HUGHES: Le ministre a-t-il pensé qu'il serait peut-être à propos de laisser tomber ces décrets et de rétablir ceux que l'on juge devoir être de quelque utilité?

L'hon. M. MEIGHEN: C'est à quoi nous pensons tous les jours, mais il faut que notre examen porte sur chaque affaire en particulier.

(La motion est réservée.)

DISCUSSION DU PROJET DE LOI CONCERNANT LES SOCIETES DE SECOURS MUTUELS ETRANGERES.

L'hon. sir THOMAS WHITE propose la 2e lecture du projet de loi adopté par le Sénat, tendant à modifier la loi de 1917 sur les assurances en ce qui concerne les sociétés de secours mutuels étrangères.

Je désire, a-t-il ajouté, que ce bill soit soumis à un examen de la part du comité des banques et du commerce. Comme il est de nature technique, je ne saurais en donner une meilleure explication qu'en lisant à la Chambre un rapport dressé par le surintendant des assurances:

L'objet de ce bill est de donner des garanties supplémentaires aux membres des sociétés de bienfaisance mutuelle qui font des opérations au Canada et de rendre nécessaire, avant toute opération au Canada, l'obtention d'une autorisation donnée en vertu de la loi des assurances.

Cette loi, refondue en 1917 et qui date de 1885, exempte de ses dispositions les sociétés de secours mutuels. Les seules de ces sociétés qui aient un permis en vertu de la loi sont celles que le Parlement fédéral a autorisées et dont la charte exige qu'elles obtiennent ce permis. Elles sont aujourd'hui au nombre de sept. Il existe, en outre, une société qui, tenant son autorisation d'une province, s'est volontairement soumise aux dispositions de la loi fédérale.

A part ces sociétés, il en existe seize au Canada établies par des étrangers, sans compter un grand nombre d'associations de même genre autorisées par les législatures des différentes provinces.

Le Parlement fédéral a le droit d'exiger des sociétés étrangères qu'elles obtiennent un permis avant de faire affaires au Canada et cette obligation leur est imposée par le projet de loi dont il s'agit.

Quant aux sociétés étrangères opérant actuellement en Canada, le bill exige qu'elles soient reconnues solvables par les actuaires, avant de pouvoir obtenir des permis.

En ce qui concerne les seize sociétés étrangères opérant en Canada et dont plusieurs sont reconnues solvables par les actuaires, le bill prévoit qu'elles pourront recevoir des permis jusqu'en 1925, à condition de garantir convenablement leurs nouveaux membres par des dépôts faits au Canada et retenus pour leur protection exclusive. Cependant, après l'année 1925, les sociétés devront être entièrement solvables pour que leurs permis leur soient continués.

Les sociétés étrangères faisant des opérations en Canada et étant incapables d'obtenir de permis, peuvent continuer à faire affaires par rapport aux polices existantes, sans encourir d'amende.

Le Parlement n'a pas la même juridiction au sujet des sociétés provinciales, et le bill dit que ces sociétés pourront obtenir des permis en vertu de l'acte si elles sont reconnues solvables par les actuaires, mais elles ne sont pas obligées de s'en procurer.

Si une telle société demande un permis sans être reconnue solvable par les actuaires, elle peut l'obtenir pour jusqu'en 1925, en déposant au ministère des valeurs pour protéger entièrement les nouveaux membres, ou en établissant une classe distincte dont le fonds sera suffisant, au jugement des actuaires, et où les nouveaux membres seront admis. Après 1925 le permis ne sera continué que si la société elle-même est solvable, d'après les actuaires.

Une des plus importantes dispositions du bill est celle qui exige des évaluations annuelles devant être faites par un actuaire, et un certificat annuel à être donné par un actuaire en vue d'établir que la société est solvable d'après l'actuaire.

Le renom de l'actuaire est garanti par le fait qu'on exige qu'il fasse partie de l'Institut britannique des actuaires, ou de la Faculté des actuaires d'Ecosse ou de la Société des actuaires d'Amérique. On a jugé essentiel que les nombreux et graves problèmes que ces sociétés ont à résoudre, fussent soumis à des actuaires du plus grand renom.

Le bill rappelle certains articles de l'acte concernant les compagnies d'évaluation sous la surveillance desquelles les sociétés licenciées ont fait leurs opérations. Depuis quelques années, ces articles ont été plus ou moins applicables auxdites sociétés. Voilà pourquoi le bill les remplace par une nouvelle partie, la partie IIA, applicable seulement aux sociétés de secours mutuels.

Le bill fait aussi disparaître l'exemption accordée aux sociétés de secours mutuels.

En un mot, le bill a surtout pour objet de protéger les membres des sociétés étrangères de secours mutuel. Avant d'être présenté au Sénat, il avait été étudié avec soin par le surintendant de l'assurance, qui en avait traité avec les sociétés intéressées. Tel qu'il est maintenant rédigé, il répond, je crois, au désir de tous les intéressés, et il assure au public une protection efficace. Comme il est compliqué et technique de sa nature, je demanderai qu'il soit renvoyé au comité des banques et du commerce. Il a déjà été adopté par le Sénat.

(La motion est adoptée et le projet de loi est lu pour la 2e fois.)

Le projet de loi est renvoyé au comité permanent des banques et du commerce.

DISCUSSION DU PROJET DE RESOLUTION TENDANT A MODIFIER LA LOI SUR LES ENGRAIS AGRICOLES.

La Chambre se forme en comité général pour la discussion du projet de résolution dont la teneur suit:

Il y a lieu de modifier la loi de 1909 sur les engrais agricoles, chapitre 16, et de décréter

que le 1er février 1920 et après cette date la teneur en acide phosphorique dans l'analyse garantie d'un fertilisant sera déclarée en certains termes; que le numéro d'enregistrement et la valeur garantie seront lisiblement imprimés sur une fiche-étiquette de grandeur, de forme et de couleur prescrites, et attachées à chaque paquet vendu, ou à la facture si la vente est en vrac, et telles facture et étiquette seront livrées à l'acheteur; que le vendeur qui vend au consommateur apposera sur chaque paquet de fertilisant vendu au Canada des timbres spéciaux, qui seront fournis et vendus par le ministre à ces fins, à la valeur d'un cent pour chaque cent livres ou fraction de cent livres de fertilisant contenu dans le paquet, et que le vendeur oblitérera sur vente, et qui ne devra pas être enlevé avant que le paquet soit vide; que si la vente est faite en vrac, les timbres susdits seront apposés à la facture et oblitérés par le vendeur; et aussi qu'une analyse d'un fertilisant enregistré pourra être obtenue sur demande selon la formule établie, afin que certains inspecteurs autorisés puissent appliquer les dispositions de la loi; que les résultats des analyses seront publiés; que des règlements pourront être décrétés, et des pénalités imposées pour les contraventions à la loi.

L'hon. M. MACLEAN: Les modifications proposées ne sont pas nombreuses. Le projet demande que le mot "analyste" soit défini. On a présumé qu'il avait la même signification dans cet acte que dans l'acte concernant les falsifications. La chaux était depuis quelques années de plus en plus employée comme engrais, le bill la met au nombre des fertilisants. Il confie aussi l'application de la loi des engrais au ministère du Commerce au lieu de la confier à celui du Revenu de l'intérieur. On avait pensé que le bill devait établir la proportion d'acide phosphorique dans l'analyse garantie d'un engrais, mais lors de la discussion du bill, j'en ferai retrancher cet article et je verrai à ce que cette matière soit plutôt régie par un règlement.

Les autres modifications proposées étendent la portée des articles actuels de la loi des engrais, et l'un d'entre eux a pour objet une innovation consistant à faire produire un revenu à l'inspection des fertilisants. Le bill statue que le vendeur apposera sur chaque colis de fertilisant des estempilles spéciales que le ministre fournira et vendra, à cette fin, à raison d'un sou pour chaque cent livres ou fraction de cent livres de fertilisant contenu dans le colis.

Lorsque l'engrais chimique est vendu en vrac, la loi prescrit que le timbre sera apposé sur la facture. C'est là la principale modification insérée dans le projet de loi.

M. CAHILL: Dans quel but prescrivez-vous l'apposition de ce timbre?

L'hon. M. MACLEAN: En vue de nous assurer les recttes requises en vue de solder les frais d'application de la loi. C'est ce qu'on exige en ce qui regarde presque tous les objets qui, préalablement à la vente, sont inspectés sous l'empire d'une loi fédérale.

L'hon. sir SAM HUGHES: Dans certain pays on donne une grande impulsion à l'agriculture en encourageant la production et l'utilisation d'engrais chimiques. Cette mesure vise-t-elle à atteindre ce résultat, ou le ministère prend-il des mesures dans le but de le déterminer?

L'hon. M. MACLEAN: Tel n'est pas le but du projet de loi que nous soumettons. Je ne saurais dire que pour le moment les mesures spéciales ou pratiques sont prises en vue de stimuler la production des engrais chimiques.

L'hon. sir SAM HUGHES: Ou leur utilisation.

L'hon. M. MACLEAN: Je me figure bien que le ministère de l'Agriculture fait tout en son pouvoir pour généraliser l'emploi des engrais chimiques. Au cours de l'été dernier, une enquête fut ouverte par un député de l'administration en vue de s'assurer de la potasse comme sous-produit dans les ateliers de ciment. Le rapport du fonctionnaire chargé de cette étude n'a pas encore été soumis au Gouvernement, mais il le sera très prochainement. Les autres amendements sont très ordinaires et il conviendra mieux de les délibérer lorsque le projet de loi sera déposé.

M. CAHILL: Quel montant de recettes le ministre compte-t-il retirer de ce droit de timbre? Il me semble que cette formalité de payer un sou pour chaque cent livres d'engrais chimiques qui sont vendues n'a nullement sa raison d'être. On en est rendu à un tel point qu'on hésite à vendre quoi que soit à cause de la multiplicité des règles à observer, et plutôt que de réglementer ce commerce à mort, il vaudrait mieux en faire complètement abstraction.

L'hon. M. MACLEAN: Dès aujourd'hui, tous les engrais chimiques qui se produisent au Canada sont sujets à inspection par les agents du gouvernement fédéral; ce droit qu'on impose est destiné à solder les frais de cette inspection. La mesure peut être opportune ou inopportune; je suggère à l'honorable député de réserver ce point jusqu'à ce que le projet de loi ait été imprimé.

M. CAHILL: La chaux est-elle comprise par les engrais chimiques?

L'hon. M. MACLEAN: Oui.

M. CAHILL: Toute la chaux est-elle soumise à ce droit de timbre?

L'hon. M. MACLEAN: Toute chaux manufacturée et vendue comme amendement.

L'hon. sir SAM HUGHES: Des fraudes ont-elles été constatées dans ce commerce?

L'hon. M. MACLEAN: Au pied levé, je ne saurais l'affirmer en connaissance de cause; mais j'ai l'impression que très communément des engrais ne répondant pas aux exigences de la loi sont fabriqués et mis en vente .

M. McCOIG: Aucun membre de la députation ne voudra sans doute contester l'intérêt très grand que nous avons à développer la production des engrais chimiques; mais il est presque ridicule d'exiger l'apposition d'un timbre d'un sou sur chaque cent livres d'engrais chimiques et de chaux vendues comme amendement. Cela nécessitera probablement la nomination d'agents spéciaux chargés de voir à l'observance des règlements.

L'hon. M. MACLEAN: Non.

M. McCOIG: Actuellement les fabricants d'engrais chimiques sont tenus d'indiquer sur les colis des divers ingrédients qu'ils renferment. Le ministre de l'Agriculture ou ses fonctionnaires sont-ils les auteurs de ce projet de modification qui peut avoir une plus grande importance qu'on ne le prévoit?

M. POWER: Les industriels intéressés à la production d'engrais chimiques dans Québec m'ont prié de combattre ce projet de résolution, prétendant que depuis quelques années ils se sont évertués à engager la classe agricole de cette province à utiliser davantage les engrais chimiques, et que, à leur avis, l'imposition d'une telle taxe aura l'effet d'empêcher leurs efforts d'aboutir. Ils sont d'avis que le moment n'est pas propice pour imposer pareille taxe quand les cultivateurs ne font que commencer à se rendre compte de l'importance de l'utilisation d'engrais chimiques et des avantages qu'on en peut tirer.

L'hon. M. MACLEAN: Je serai heureux de prêter l'oreille aux représentations de l'honorable député quand le projet de loi viendra en discussion. S'il peut me persuader alors que ces dispositions sont contraires à l'intérêt public, je me ferai un devoir de me conformer aux exigences de cet intérêt.

M. EULER: Je ne verrais pas d'inconvénients particuliers à l'imposition d'une taxe sur cette denrée, mais le ministre s'est-il demandé si ce moyen de percevoir une taxe semblable est le meilleur? En ce cas-ci, comme dans le cas des médicaments brevetés, il faut coller des timbres sur les colis, mode embarrassant de perception. Les pharmaciens critiquent beaucoup cette manière de prélever une taxe sur les drogues, et voici qu'on la propage.

S'il faut obtenir cette recette, le ministre examinera-t-il avec soin s'il ne l'obtiendrait pas plus aisément et avec moins d'ennui pour le public en obligeant le fabricant à mettre le timbre sur le colis?

L'hon. M. MACLEAN: C'est le principe que renferme le présent bill. Cette taxe n'est guère comparable à la taxe sur les médicaments dont parle l'honorable député, car dans ce cas-là, on a jugé impossible d'exiger la taxe du marchand de gros ou du fabricant, et voilà pourquoi le public la trouve très incommode, car le timbre doit être mis sur l'article lorsque celui-ci est vendu dans la pharmacie de détail.

L'hon. sir SAM HUGHES: Pourquoi serait-il impossible de faire opposer le timbre dans la pharmacie de gros? Dans ma circonscription, quatre ou cinq bons et honnêtes pharmaciens ont dû payer une amende de cinquante dollars chacun pour avoir vendu une boîte d'un remède breveté qui ne portait pas un timbre.

L'hon. M. MACLEAN: Je ne dirai pas qu'il était impossible de prélever du fabricant ou du marchand de gros la taxe sur les médicaments brevetés, mais il était très difficile d'appliquer la loi autrement. Je me rappelle que, quand la taxe a été établie, elle devait être acquittée par le fabricant ou le marchand de gros, mais il a fallu pendant la même session, modifier la loi. Il n'y a que très peu de fabricants d'engrais au Canada, et notre intention est de leur faire payer la taxe afin que le détaillant ne soit pas inquiété. Du moins c'est la question telle que je la comprends maintenant.

M. EULER: Quel est l'objet de la disposition relative à l'apposition d'un timbre sur chaque paquet contenant cent livres ou une fraction de cent livres? Cela n'indique-t-il pas que le timbre doit être mis par le détaillant?

L'hon. M. MACLEAN: Le timbre sera mis lorsque le paquet sortira de la manufacture.

(Il est fait rapport du projet de résolution qui est adopté.)

L'hon. M. MACLEAN demande à présenter un projet de loi (bill n° 74), tendant à modifier la loi des engrais, 1909.

(La motion est adoptée et le projet de loi est lu une 1re fois.)

DISCUSSION D'UN PROJET DE RESOLUTION CONCERNANT LE COMMERCE DU BETAIL.

La Chambre siège en comité pour délibérer un projet de résolution ainsi conçu:

La Chambre est d'avis qu'il y a lieu de modifier la loi des bestiaux, chapitre trente-deux des Statuts de 1917, et de pourvoir à la sauvegarde des droits des cultivateurs, bouviers et autres personnes, qu'ils ont de vendre et acheter dans les cours à bestiaux; à des règlements concernant l'inspection; aux dimensions des colis de laine, à l'observance des règlements de l'inspection, l'estampillage et la marque avant l'embarquement; à l'émission de certificats des inspecteurs, et pour rendre plus sévères les pénalités pour contraventions à ladite loi.

M. McKENZIE: Le ministre veut-il nous dire pourquoi ces prescriptions législatives sont nécessaires?

L'hon. M. CRERAR (ministre de l'Agriculture): Ces modifications ont pour objet de donner plus de force à certaines dispositions de la loi des bestiaux et des produits des bestiaux que cette législature a adoptées il y a deux ans. Le projet de résolution établit d'une manière plus claire les droits qu'ont les cultivateurs et les bouviers d'acheter et de vendre dans les cours à bestiaux. Il pourvoit à l'inspection de certains produits des bestiaux, au classement et à la vente desquels la loi actuelle s'applique. Il va plus loin et autorise le Gouverneur en conseil à établir des règlements concernant l'estampillage et la marque de quelques-uns de ces produits lorsqu'ils sont importés au Canada, s'ils sont soumis à une réglementation lorsqu'ils sont de provenance canadienne. Il pourvoit aussi à l'adoption de règlements concernant une surveillance plus étroite des expéditions faites au Canada et à l'application des règlements rendus aux termes de la loi.

M. McKENZIE: Le mot "laine" se rapporte, j'imagine, à la laine canadienne. On m'a fait observer que nos fabricants de lainages ont peine à employer notre laine. Ils importent, me dit-on, la plus grande partie de la laine dont ils se servent—je ne sais pas si cela est vrai ou faux. On m'apprend aussi qu'il s'achète et s'exporte aux Etats-Unis de grandes quantités de laine canadienne que les fabricants de lainage américains apprêtent. On laisse entendre qu'un procédé dont ils se servent fait disparaître le léger inconvénient qu'offre l'emploi de notre laine.

Si tel est bien le cas, il convient que le Gouvernement pousse nos industriels à employer ce procédé, afin qu'on puisse faire entrer les laines canadiennes dans la fabrication des tissus. Il va sans dire que cela aura pour effet de réduire le prix des fabriqués avec de la laine.

L'hon. M. CRERAR: En Amérique septentrionale, c'est aux Etats-Unis que la laine trouve le plus d'écoulement. Je ne saurais au juste, ne le sachant pas très bien, quels moyens l'on a au Canada de préparer les laines pour les objets industriels. Les présentes modifications serviront, entre autres choses, à rendre plus claire la définition des qualités et des colis, de sorte qu'acheteurs et vendeurs auront une plus juste idée de leur base d'affaires.

M. FOSTER (York-est): La résolution dit: "pourvoir à la sauvegarde des droits qu'ont les cultivateurs, les conducteurs de bestiaux et toute autre personne de vendre et d'acheter dans les parcs à bestiaux". Est-ce à dire qu'à l'heure actuelle le cultivateur ou le conducteur doive forcément recourir à un courtier pour vendre son bétail dans un parc à bestiaux? Je crois savoir que la manière de faire les affaires s'est profondément transformée en ces cinq ou six dernières années. Autrefois, le conducteur pouvait expédier au parc à bestiaux un wagon chargé d'animaux qu'il y vendait comme bon lui semblait; mais aujourd'hui le vendeur est obligé, dit-on, de recourir à un courtier auquel il est tenu de payer une commission.

L'hon. M. CRERAR: Le paragraphe 2, article 3 de la loi de 1917 relative aux bestiaux et aux produits des bestiaux, est ainsi conçu:

Rien dans la présente loi non plus que dans tout règlement établi sous son autorité ne doit priver ou limiter d'aucune manière le droit de tout cultivateur ou conducteur de bestiaux de vendre ses bestiaux à un parc à bestiaux.

Nous proposons une modification qui définisse plus clairement que ne le fait la loi actuelle le droit du cultivateur ou du conducteur de bestiaux à acheter du bétail dans un parc à bestiaux. Je dois dire à la Chambre que la loi actuelle autorise le Gouverneur en conseil à établir des règlements régissant d'une manière générale la gestion des parcs à bestiaux, la manière de marquer ou classer le bétail, les gages de bonne foi de la part des commissionnaires et autres matières de cette nature. Ces règlements occupent depuis un certain temps l'attention du département.

L'hon. sir SAM HUGHES: Que ne les fait-on approuver par le Chambre, qui compte parmi ses membres un grand nombre de cultivateurs qui sont instruits de ces choses tout autant, que les fonctionnaires du ministère?

L'hon. M. CRERAR: A l'heure qu'il est, la loi autorise le Gouverneur en conseil à prescrire par voie de règlement la manière dont les parcs à bestiaux doivent être construits et exploités.

L'hon. SAM HUGHES: Encore des décrets du conseil.

L'hon. M. CRERAR: C'est possible. Cette loi remonte à deux ans, et les règlements sont depuis longtemps à l'étude. On a pris l'avis des producteurs, des cultivateurs et des associations d'éleveurs, et les règlements dont l'élaboration est aujourd'hui à peu près terminée sont le fruit de cette collaboration.

M. McKENZIE: Où sont situés ces parcs à bestiaux? Je ne crois pas qu'il en existe dans ma province. Sont-ils tous placés sous la surveillance du ministère?

L'hon. M. CRERAR: Dans l'Est, les plus importants parcs à bestiaux sont à Montréal et à Toronto; dans l'Ouest, à Winnipeg, à Calgary et à Edmonton. Il en existe un à Moosejaw de même qu'à Prince-Albert. Les uns appartiennent à des particuliers, les autres aux chemins de fer. Ainsi, à Winnipeg les compagnies de chemins de fer se sont formées en une compagnie de parc à bestiaux.

La loi de 1917 a pour objet—objet que je juge louable à tous points de vue—d'assujétir ces parcs à une plus étroite surveillance, afin que le commerce du bétail s'y fasse dans des conditions plus satisfaisantes.

M. McKENZIE: Ces parcs ont-ils quelque ressemblance avec une exposition?

L'hon. M. CRERAR: Non; ils servent uniquement à l'écoulement du bétail.

M. FOSTER: A ce que je comprends, les modifications doivent définir plus clairement le droit que possède le cultivateur, le conducteur de bestiaux ou toute autre personne à vendre ou à acheter des bestiaux à un parc à bestiaux.

L'hon. M. CRERAR: A l'heure qu'il est, le cultivateur a le droit de vendre; il s'agit maintenant de prescrire en termes formels qu'il a le droit d'acheter.

M. FOSTER (York-Est): Quelle surveillence le département exerce-t-il sur les produits secondaires importés des Etats-Unis? Ainsi, c'est par tonnes que Chicago nous envoie ses conserves de viande, dont il se fait une très grande consommation par les temps chauds. Pour les produits de cette sorte, le ministère prescrit-il un étalon de poids et de qualité?

L'hon. M. CRERAR: La surveillance des conserves de viande est prescrite par la loi concernant les viandes et les conserves alimentaires. Ces articles doivent appartenir à un groupe de marchandises semblables classifiées.

M. FOSTER (York-Est): Le ministre parle de donner au cultivateur le droit d'acheter et de vendre. Que veut dire cela? Qui a joui jusqu'à présent du pouvoir de nier au cultivateur le droit d'acheter sur le marché et qui exerce la haute main sur ces cours à bestiaux? Ces dernières relèvent-elles de chartes fédérales, provinciales ou particulières?

L'hon. M. CRERAR: Si je comprends bien, les cours à bestianx relèvent toutes de lois provinciales, et je suppose que le but de l'amendement, lorsqu'on l'a incorporé dans cette loi, il y a deux ans, était de faire comprendre parfaitement qu'aucune compagnie constituée d'après une charte particulière et exploitant une cour à bestiaux ne pourrait nier au simple cultivateur ou conducteur le droit de pénétrer avec son bétail dans une cour à bestiaux pour y vendre ses animaux vivants.

L'hon. sir SAM HUGHES: Nous ne pourrions pas venir à l'encontre d'une loi provinciale.

L'hon M. CRERAR: Nous avons le pouvoir d'adopter des règlements relatifs à la gouverne de ces cours à bestiaux, ainsi que nous le possédons lorsqu'il s'agit de réglementer la manutention du grain aux élévateurs.

M. McCOIG: Qui a demandé qu'on modifiât la loi dans ce sens? Je comprends que les cultivateurs peuvent acheter, à Toronto, et sans aucune intervention, tout le bétail dont ils peuvent avoir besoin. La résolution parle de la mise de la laine sur le marché, et je me demande pourquoi on réunirait ainsi deux opérations différentes —l'achat de bétail sur pied et la vente de la laine sur le marché. Ne vaudrait-il pas mieux faire de ces deux actions l'objet de résolutions séparées? Toutefois, je tiens surtout à savoir d'où vient la demande de cette modification de la loi.

L'hon. M. CRERAR: Je ne sache pas qu'on ait adressé une requête quelconque au sujet du droit que le cultivateur aurait d'acheter dans ces cours à bestiaux. Si je comprends bien, on n'a pas lésé ce droit et le but de cette résolution est de faire disparaître tout doute possible à cet égard.

Quant au classement de la laine et aux dimensions des colis de laine qui ont été étiquetés, je puis dire que ces réformes ont été demandées par tous les producteurs de

laine du Canada. Ces derniers ont demandé qu'on établît un classement définitif devant servir de type pour la vente de cet article de consommation générale.

M. McCOIG: Le plus grand compliment que j'ai entendu les cultivateurs faire des marchés de Toronto se rapporte aux cotes des différents produits qu'on y met en vente et à la façon dont on les expédie au dehors. Nombreux sont les producteurs qui expriment le désir que le Gouvernement exerce la haute main sur les prix qu'on paie, chaque jour, pour des bestiaux vendus à différents marchés et qui demandent qu'on adresse une seule cote aux journaux publiés dans tout le pays. On lit très souvent, dans les journaux, des rapports contradictoires à l'occasion de la vente de différents troupeaux. Si le ministre veut réellement opérer une réforme au sujet des marchés du pays, il doit, il me semble, au cas où il y aurait des inspecteurs à ces différents marchés, voir à ce que ces fonctionnaires s'occupent exclusivement de la cote des prix que l'on communique à la presse et à ce que ces données soient uniformes.

L'hon. M. CRERAR: L'idée que l'honorable député exprime est très radicale; à mon avis, il ne serait pas sage de l'adopter. Les cotes qui gouvernent la vente du bétail sur pied peuvent s'obtenir de la même façon qu'on se procure celles qui ont trait à la vente du grain ou de tout autre article de commerce. Si je comprends bien ce que l'honorable député laisse entendre, c'est que le Gouvernement établisse quelques moyens pour exercer définitivement la haute main sur les prix qu'on doit acquitter au public, chaque jour. La loi n'a certainement pas cette fin en vue et je crois que cette idée est plutôt radicale.

M. FOSTER (York-Est): Le cultivateur peut acheter au marché, mais doit-il acheter par l'intermédiaire de l'agent? Si je ne me trompe pas, dans les cours à bestiaux possédées par des particuliers, on ne permet à personne de vendre son bétail, si ce n'est par l'intermédiaire d'un agent à qui l'on doit acquitter un pourcentage, ce qui diminue d'autant le prix obtenu par l'éleveur. D'après cette loi ainsi modifiée, un cultivateur pourra-t-il acheter d'un autre éleveur sans l'intervention de l'agent?

L'hon. M. CRERAR: Je ne puis mieux expliquer ce point qu'en citant à l'honorable député, cette disposition de la loi:

(2) Rien dans la présente loi non plus que dans tout règlement établi sous son autorité ne doit priver du ou limiter d'aucune manière le droit de tout cultivateur ou conducteur de bestiaux de vendre...

Nous proposons de modifier cette disposition de façon à ce qu'elle se lise "de vendre ou d'acheter", ce qui accorde au cultivateur le pouvoir absolu de vendre ou d'acheter.

M. HENDERS: J'estime qu'il est bon qu'on trouve une loi semblable dans nos statuts. Nous avons éprouvé, dans l'Ouest, certaine difficulté d'une nature semblable relativement à la disposition du bétail sur pied. Depuis une couple d'années, nous avons enlevé des parcs à bestiaux de grandes quantités d'animaux pour des fins d'alimentation et l'on a mis en doute le droit du simple cultivateur d'aller faire lui-même ses propres achats à ces parcs à bestiaux.

Les commissionnaires se sont déclarés sur ce point et ont réclamé le droit de faire les achats pour le cultivateur et d'exiger de lui une commission. Si le projet de loi doit couvrir ces deux points, de vente et d'achat, je crois que c'est une excellente mesure et qu'elle devrait être appliquée. Nous devrions faire comprendre que le producteur a le droit d'aller lui-même acheter, vendre et retirer ses bestiaux. Si c'est là le but du bill, on devrait l'adopter.

M. McKENZIE: J'ai cru comprendre que le ministre avait dit que ces associations étaient organisées en vertu de lois provinciales; alors il n'est pas juste que cette Chambre veuille les régir. Quoique nous n'ayons pas le droit d'abroger une loi édictée par une législature provinciale, nous pouvons la rendre inapplicable en lui enlevant son efficacité. Mais elle reste dans les statuts de la province qui l'a édictée. Je dis au ministre que s'il existe une loi locale créant une société comme, par exemple, pour l'exploitation d'un abattoir, et si les cultivateurs ont quelques motifs de se plaindre, c'est à la législature de la province qui a créé cette institution que l'on doit s'adresser pour apporter le remède nécessaire. C'est ce qui devrait être fait en cas d'extrême nénécessité, et si la législature refusait le redressement demandé, alors nous pourrions adopter ici une mesure pour régir une institution provinciale. Avec ce projet-ci, nous agissons de façon maladroite et incommode, et si les institutions que le ministre désire régir ont été créées en vertu de lois provinciales, nous ne devrions pas adopter une mesure qui ait pour effet d'annuler ces lois. En vertu d'une loi locale, une personne devrait savoir exactement quels sont ses droits, sans être obligée d'avoir recours aussi aux lois fédérales.

M. JOHNSTON: Les mots "pour les règlements concernant l'inspection" s'appliquent-ils à l'inspection des animaux de ferme?

L'hon. M. CRERAR: Ils s'appliquent à leurs produits tels que la laine ou les peaux.

M. JOHNSTON: Ils ne s'appliquent pas aux animaux mêmes?

L'hon. M. CRERAR: Ils doivent s'appliquer aux produits tels que la laine, les peaux et les œufs, qui ne sont pas régis déjà par la loi des viandes et conserves alimentaires.

(Rapport est fait sur le projet de résolution qui est adopté.)

L'hon. M. CRERAR demande à déposer un projet de loi (bill n° 75), tendant à modifier la loi des bestiaux de 1917.

La motion est adoptée et le projet de loi est lu une 1re fois.

DISCUSSION GENERALE DU PROJET DE LOI RELATIF AUX MESURES PREVENTIVES CONTRE LES INCENDIES.

L'hon. M. MEIGHEN (ministre intérimaire de la Justice) propose que le projet de loi (bill n° 69), tendant à modifier le Code criminel relativement aux mesures préventives contre l'incendie soit lu la 2e fois.

M. McKENZIE: Expliquez-vous.

L'hon. M. MEIGHEN: C'est un projet de loi dont j'ai demandé la présentation au Sénat. Il a pour but d'empêcher les incendies. Les méthodes préconisées sont les suivantes: (1) Tout propriétaire, occupant ou locataire d'un bâtiment commet un acte criminel en refusant d'obéir aux lois ayant pour but d'empêcher l'incendie, pourvu que dans les poursuites qui lui sont intentées pour cet acte, le jury trouve que l'incendie n'aurait pas eu lieu, s'il n'eût pas négligé d'obéir à ces lois.

L'hon. sir SAM HUGHES: S'il n'eût pas fait preuve de négligence criminelle?

L'hon. M. MEIGHEN: Le projet de loi rend maintenant la négligence criminelle. Le second article oblige le propriétaire, l'occupant ou le locataire d'un immeuble de se conformer à tous les ordres que leur donneront les fonctionnaires de la province dans le but d'empêcher l'incendie, tels que l'enlèvement de matériaux, la construction d'échelles de sauvetage, ou autres altérations, pourvu que ces ordres soient raisonnables et jugés comme tels par l'autorité fédérale.

L'hon. sir SAM HUGHES: Est-ce que cela entraînera la nomination d'agents, de fonctionnaires, etc.,?

L'hon. M. MEIGHEN: Non, je ne le pense pas. En réalité, je n'ai guère songé à cela.

L'hon. sir SAM HUGHES: C'est malheureux.

L'hon. M. MEIGHEN: Je crois que les fonctionnaires qui sont actuellement dans les différentes provinces peuvent facilement se charger de ce travail. Il y aura des fonctionnaires du service fédéral disséminés aux différents endroits qui seront en mesure de remplir ces fonctions. En tous les cas, même s'il était nécessaire d'en nommer d'autres, on serait parfaitement justifié de le faire. Les pertes dues à l'incendie durant l'année 1918 se sont élevées à 33 millions de piastres, dont 75 p 100 auraient pu, croit-on, être évitées. C'est une moyenne d'environ 4 piastres par habitant, ce qui est une proportion énorme.

En Europe, dans les pays dotés de lois de ce genre, et où l'Etat et les associations exercent plus de surveillance, le chiffre des pertes est insignifiant, au regard de ce qu'il est au Canada.

L'hon. sir SAM HUGHES: Dans les pays en question, il y a des toits en tuile et des parquets en terre.

L'hon. M. MEIGHEN: Parfaitement, mais les toits en tuile et les parquets de terre seraient un léger inconvénient, si l'on considère l'économie qu'on effectuerait en Canada.

M. POWER: N'est-il pas vrai que dans la plupart des municipalités il existe des règlements à cet égard?

L'hon. M. MEIGHEN: Oui, mais il s'agit ici de donner effet à ces règlements. Que l'honorable député relise le texte de cette loi et il se convaincra qu'elle donne son effet à la loi municipale. Si l'on désobéit à une disposition législative et qu'il en résulte un incendie, qui ne se serait pas produit sans cette désobéissance, alors celui qui a ainsi désobéi à la loi se rend coupable d'un acte criminel.

M. POWER: La plupart des règlements municipaux portent qu'on ne saurait faire pareilles constructions que de l'agrément des autorités municipales. Je me demande comment cette disposition s'appliquerait.

L'hon. M. MEIGHEN: Quelques-unes des prescriptions sont de cette nature. D'autres lois provinciales et municipales statueraient sur la distance entre les bâtiments, sur la nature des matériaux employés et autres détails de ce genre visant la sécurité du bâtiment une fois construit et celle de ceux qui l'occupent. Le projet de loi porte que

celui qui enfreint ces lois se rend coupable d'un acte criminel, pourvu que le jury décide que la désobéissance est cause de l'incendie. Comme il s'agit d'une motion comportant la 2e lecture, il conviendrait de proposer le passage aux articles.

(La motion est adoptée et la Chambre se déclare en comité général pour la discussion des articles).

Sur l'article 1er (causer par négligence un incendie qui a pour résultat perte de vie ou de biens).

M. SHEARD: Je tiens à savoir si le projet de loi dispose qu'il faut notifier aux propriétaires du bâtiment avis de ces défectuosités et qu'il leur est accordé un délai légitime pour se conformer aux prescriptions, l'avis une fois signifié?

L'hon. M. MEIGHEN: Cette question serait applicable à l'article suivant. L'article en discussion ne vise que la désobéissance à une prescription de la part du propriétaire et de toute personne qui est censée connaître la loi.

M. CAHILL: Quel effet cette disposition aura-t-elle sur les taux d'assurance existants et quelle serait la situation de la compagnie d'assurance?

L'hon. M. MEIGHEN: L'adoption de cette prescription ne modifiera nullement les relations contractuelles entre l'assureur et l'assuré. Tout demeurera dans la même situation.

M. CAHILL: Cet article n'atteindra-t-il pas les taux d'assurance?

L'hon. M. MEIGHEN: Je l'espère. L'article n'obtiendrait pas son effet sans cela. C'est à tort qu'on croit que les pertes causées par l'incendie ne sont des pertes d'assurance que lorsque les bâtiments sont assurés. Les pertes causées par l'incendie sont des pertes nationales, que les bâtiments soient assurés ou non; car l'argumentation des pertes résultant de l'incendie est représentée annuellement par le relèvement des tarifs d'assurance. Réciproquement, tout ce qui diminue les pertes résultant d'incendies doit se traduire par l'abaissement des tarifs d'assurance. Par conséquent, si cet article obtient l'effet voulu par le législateur, c'est-à-dire la diminution des pertes résultant d'incendies, il aboutira à l'abaissement des tarifs d'assurance. Il va sans dire que ce projet de loi n'a pas le pouvoir de diminuer les prix, mais il permettra aux compagnies de les abaisser, et si les compagnies refusaient de mettre à effet ces réductions, cela autoriserait les législatures provinciales à user de leur initiative.

M. PEDLOW: Le comité ne saurait trop soigneusement délibérer cette mesure, vu que les dispositions de ce projet de loi sont fort étendues et les conditions s'y rattachant fort onéreuses. Ainsi, la peine est rendue applicable au propriétaire, à l'occupant ou au locataire du bâtiment. Ces trois classes de personnes seront passibles de la peine décrétée par le bill, et cependant il est possible qu'on ne leur ait pas notifié officiellement avis avec des prescriptions de la loi. A mon avis, la comparaison établie par le ministre entre les pertes causées par l'incendie au Canada et celles des pays d'Europe n'est guère loyale et cela pour plusieurs raisons. La propriété assurée en Europe n'est pas aussi précieuse que celle portant assurance au Canada et la population du pays n'est pas aussi dense qu'en Europe.

Par conséquent la comparaison qu'a donnée le ministre, des pertes par incendie d'après la proportion de la population, n'est ni juste ni justifiée et elle n'autorise pas des mesures aussi sévères que celles qu'on propose ici. Les compagnies d'assurances contre l'incendie et la commission de conservation du Canada ont essayé d'établir, surtout depuis l'an dernier, que dans ce pays, les pertes par tête de la population sont énormes en comparaison des autres pertes par incendie dans les autres pays. Je prétends que leur méthode de comparaison n'est absolument pas justifiée pour les motifs que j'ai déjà exposés. Il faut de plus se souvenir que dans les quelques années dernières nous avons éprouvé des pertes énormes au Canada par suite des incendies survenus dans les ateliers de munitions. Un incendie énorme à Trenton a occasionné une perte de 5 millions. Un autre incendie a éclaté ailleurs avec une perte semblable, etc. Toutes ces pertes ont grossi le chiffre total des dégâts causés par l'incendie au Canada. La comparaison n'est donc pas juste, parce que ces incendies étaient d'une nature particulière et n'auraient pas dû être compris dans l'énumération par tête des pertes d'incendie occasionnées dans le pays. Si j'avais su que l'on devait discuter ce bill j'aurais étudié la question avec plus de soin et je pourrais en parler d'une façon plus satisfaisante, parce que je m'en suis beaucoup occupé. Je suis d'avis que les hommes d'affaires du pays devraient insister pour obtenir un délai avant d'adopter en ce moment un projet de loi qui renferme des dispositions si sévères.

M. POWER: Voici le danger que je prévois dans un article de ce genre: Nous savons tous que lorsqu'un grand incendie a éclaté dans une ville ou une municipalité, on présente toujours un nombre considérable de règlements; il se produit une panique et l'on dit, "Il ne faut plus que cela se présente à l'avenir". Il en résulte qu'on adopte différents nouveaux règlements plus ou moins bien étudiés et après quelque temps, quand la peur a disparu, on ne les applique plus. Dans la plupart de nos villes, je dois dire que nous avons un certain nombre de lois et de règlements assez antiques relativement au genre d'édifices à construire avec des dispositions en vue de la protection contre les incendies, des règlements en cas de feu, etc., et ces prévisions sont plus particulièrement applicables dans les locaux où sont réunis les ouvriers. A Québec nous avons eu un certain nombre de ces règlements, et à une époque on avait décidé d'insister sur l'emploi dans ces constructions de produits fabriqués avec du ciment, de tuiles en amiante, et le reste. Mais on a reconnu que ces articles étaient trop coûteux pour l'habitation de l'ouvrier ordinaire et on a laissé tomber le règlement en désuétude ou l'inspecteur ne fit pas son devoir en exigeant sa mise en vigueur. Or, si un incendie éclatait dans les quartiers les plus pauvres de la ville et si quelqu'un découvrait que des règlements de ce genre existent, il s'ensuivrait que, d'après la disposition actuelle, le propriétaire, le locataire et la personne qui surveille la propriété—peut-être le concierge ou même le gardien de nuit—seraient responsables et passibles d'une amende de 1,000 piastres. Telle qu'elle est rédigée, la disposition actuelle est trop sévère. S'il était possible de la modifier dans le sens indiqué par l'honorable député de Toronto-Sud (M. Sheard), de façon à pouvoir donner avis au propriétaire ou au locataire, qu'il ne se conforme pas à la loi, l'article deviendrait raisonnable. Je crains, autrement, qu'il ne produise beaucoup d'oppression sur les classes ouvrières et les autres contre lesquelles on ne devrait pas prendre de semblables dispositions.

L'hon. M. MEIGHEN: Je n'ai pas bien compris l'argument présenté par l'honorable député de Renfrew, mais apparemment il est d'avis que nous ne devrions pas comparer nos pertes causées par les incendies avec celles du pays d'Europe, parce que leur population est plus dense que la nôtre. Il me semble que plus la population est dense plus est grand le nombre des villes qui ont des pertes provenant d'incendie, et par conséquent, plus doit être élevée la proportion des pertes par tête. C'est un fait bien connu que les tarifs d'assurances sont plus élevés dans nos villes que dans nos campagnes, parce que le danger est plus grand dans les centres où la population est abondante. Il s'ensuit que si l'argument de l'honorable député a de la valeur, il mène à une conclusion exactement contraire à celle où il avait l'intention d'arriver. Mais je ne crois pas qu'il ait beaucoup de valeur d'une façon ou de l'autre. En Norvège, les pertes ont été de 55 cents par tête en 1918, et en Belgique, où il est probable que les règlements ont été appliqués avec autant de soin, les pertes se sont élevées à 1 p. 02 par tête.

L'hon. sir SAM HUGHES: Comment a-t-on pu se procurer les statistiques pour la Belgique en 1918?

L'hon. M. MEIGHEN: Pour le Canada, c'est l'année 1914 qui est donnée, et d'après le tableau que j'ai, il s'ensuivrait que c'est l'année 1918 qui a été adoptée. Ce doit être l'année avant la guerre. Dans tous les cas, la Norvège a une population de deux millions d'habitants disséminée sur un vaste territoire et la Belgique a une population très dense. Plus la population est dense plus est élevée la proportion des pertes par tête. Ainsi la comparaison de ces chiffres avec ceux du Canada est plus frappante et elle nous est défavorable, parce que nos pertes s'élèvent à 4 piastres par tête. Dans les Pays-Bas, les pertes résultant des incendies s'élèvent à 11 cents par tête.

M. PEDLOW: Les statistiques de la commission de conservation font voir que les pertes du chef des incendies au Canada s'élèvent à 2 p. 92 par tête.

L'hon. M. MEIGHEN: Nous avons subi des pertes de 33 millions de piastres de ce chef. Or, si nous tenons compte que le chiffre de notre population est d'un peu plus que 8,000,000, les pertes par suite des incendies atteignent donc le chiffre de 4 piastres par tête. Les pertes pour le mois de janvier 1919 sont les plus élevées dont les annales du Canada fassent mention.

M. PEDLOW: Les pertes doivent être particulièrement lourdes au cours des dernières années, à cause de l'exploitation des usines à munitions et ainsi de suite.

L'hon. M. MEIGHEN: Il y a également des usines à munitions dans les autres pays. On a fabriqué des munitions en Angleterre; cependant, les pertes résultant des incendies ne sont que de 64 cents par tête.

M. PEDLOW: Les usines à munitions n'ont pas été la proie des flammes là-bas, tandis qu'elles l'ont été au Canada.

L'hon. M. MEIGHEN: Dans ce cas, il est préférable que nous adoptions ici des lois pour éviter la répétition de ces désastres. Mon honorable ami prétend que les compagnies d'affaires devraient être consultées relativement à cette législation. Je sais qu'il doit avoir beaucoup d'égards pour l'associations des marchands détaillants, dont il fait partie, je l'espère. Les officiers de cette association ont écrit une lettre recommandant énergiquement l'adoption du présent bill. De plus, nous avons consulté les représentants des associations suivantes au sujet des modifications projetées; je ne crois pas qu'on puisse prétendre que ce ne sont pas des institutions d'affaires: L'association des manufacturiers canadiens, l'association des assureurs canadiens contre les incendies, les compagnies d'assurance indépendantes (Non Tariff Insurance Companies), l'association des marchands détaillants du Canada, le congrès des métiers et du travail du Canada, l'union des cultivateurs de l'Ontario, l'union des cultivateurs de l'Alberta, l'association des épiciers en gros, l'association des banquiers canadiens, la Dominion Mortgage and Investment Association, l'association des chefs des services des incendies, et la commission de conservation.

Ainsi, nous n'avons donc pas négligé de tenir compte du sentiment public; il n'y a rien qui oblige le Gouvernement à agir avec précipitation, mais il n'y a pas lieu non plus de retarder indéfiniment l'adoption d'une pareille loi.

M. POWER: Le ministre pourrait-il amener les unions de cultivateurs et l'association des manufacturiers à s'entendre sur tout autre sujet que celui-là?

L'hon. M. MEIGHEN: Nous l'espérons.

M. ELKIN: Les hommes d'affaires, les propriétaires et tous ceux qui s'intéressent au problème de la protection des propriétés contre les incendies appuieront le principe sur lequel repose le projet de loi. Je me rends compte, toutefois, que les lois contre les incendies adoptées par les différentes municipalités viennent plus ou moins en conflit les unes avec les autres et peuvent prêter à la confusion. Si j'ai bien compris, vous tentez dans l'article suivant du bill de remédier à ce qu'il pourrait y avoir d'injuste dans les règlements adoptés par les municipalités en faisant peser de lourdes responsabilités sur les épaules d'un fonctionnaire dont la nomination sera approuvée par le Gouverneur général en conseil; est-ce que c'est exact?

[L'hon. M. Meighen.]

L'hon. M. MEIGHEN: Certainement; mais sous le régime de l'article 1, un homme, pour être trouvé coupable, doit avoir commis une infraction contre la loi et non avoir désobéi purement et simplement aux ordres d'un fonctionnaire du service local des incendies. Si un citoyen commet une infraction contre la loi et que le jury décide que ce délit est l'unique cause de l'incendie, dans ce cas il est responsable. Cependant, l'occupant, le propriétaire ou le régisseur ne peut être jugé coupable, à moins que la loi provinciale ne fasse retomber la responsabilité sur ses épaules. Dans le cas où la loi de la province fait peser la responsabilité sur plus d'un coupable, c'est aux autorités provinciales qu'il appartient de modifier la loi, si elles le jugent à propos.

M. POWER: La plupart des lois provinciales et municipales contre les incendies édictent des punitions contre les délinquants.

L'hon. M. MEIGHEN: C'est vrai; mais le plus souvent, les incendiaires redoutent bien moins les châtiments qu'imposent les lois provinciales que les punitions édictées contre ceux qui violent les dispositions du Code criminel.

M. ELKIN: Le ministre n'a pas répondu parfaitement à ma question. Dans l'article 2, la responsabilité de recommander à un propriétaire ou détenteur d'un immeuble que certaines modifications soient effectuées dans un délai de trente jours, ne repose pas uniquement sur les épaules du fonctionnaire municipal ou provincial; la recommandation doit être approuvée par un fonctionnaire autorisé par le Gouverneur en conseil.

L'hon. M. MEIGHEN: Ces observations ont trait à l'article 2. L'autre sanction est l'opinion d'un fonctionnaire provincial purement et simplement. Nous sommes d'avis qu'il devrait y avoir une seconde sanction.

M. EULER: Lorsque le ministre affirme qu'il ne saurait y avoir de punition, sauf pour une infraction à la loi, est-ce qu'il inclut les règlements adoptés par les conseils des villes, villages et municipalités? Un bon nombre de ces règlements diffèrent, selon les villes et les villages. De fait, certains de ces règlements comprennent de nombreuses pages d'imprimé, et il peut se faire que la majorité des citoyens dans ces municipalités ne soit pas au courant des dispositions qu'ils renferment.

L'hon. M. MEIGHEN: Un règlement adopté régulièrement en exécution d'une loi provinciale est tout aussi valide que n'importe quelle autre loi. Ces règlements, il est vrai, varient selon les municipalités. Cependant, nous pouvons assurer que les habitants d'une municipalité sont au fait des règlements qu'elle adopte.

Si la loi est trop complexe et trop longue, il appartient à la muicipalité d'y faire les changements voulus. Quant à la nôtre, elle n'est ni longue ni complexe.

M. PEDLOW: Le deuxième paragraphe de l'article (1a) déclare qu'une personne sera considérée comme ayant, par négligence, causé un incendie si elle ne s'est pas conformée à une loi dont le but est de prévenir les incendies. Mais si, par exemple, les fils électriques qui garnissent un édifice sont jugés défectueux et que le propriétaire en ait été averti, est-ce qu'il ne serait pas passible de deux années de prison au cas où un incendie, provenant de quelque autre cause, détruirait cet édifice?

L'hon. M. MEIGHEN: Non, il faut que le jury constate une désobéissance à la loi comme cause de l'incendie.

M. MIDDLEBRO: Je tiens pour le principe de ce bill, mais il me semble que la rédaction en est fautive. Le premier article porte ce qui suit:

> Toute personne qui, par négligence, cause un incendie d'où résulte une perte de vie ou de biens se rend coupable d'un acte criminel et est passible de deux années de prison.

La négligence pourrait sans doute consister en cette action d'un individu qui, se rendant à l'étable avec une lanterne, la dépose par terre et, pendant qu'il s'occupe d'autre chose, heurte cette lanterne et la renverse, mettant ainsi le feu à sa propre grange. En pareil cas, l'article dont je parle le rendrait passible de deux ans de prison, tandis que, par la loi d'Ontario, la compagnie d'assurance serait tenue à l'indemniser. Une femme chez elle pourra par distraction laisser le courant électrique dans le fer dont elle vient de se servir et qui, en brûlant le bois de la planche, tombera par terre et mettra peut-être la maison en feu. Ce serait assurément de la négligence, mais la compagnie ne laisserait pas d'avoir, sous le régime de la loi d'Ontario, à indemniser cette femme de la perte qu'elle éprouverait, alors que, par cet article, elle serait passible, de deux années de prison. A moins de donner au mot "négligence" une définition autre que celle-là, nombreux sont les actes de négligence commis sans penser à mal et qui feraient un criminel de quiconque agirait à la légère. L'essence de tout crime consiste dans l'intention coupable, mais, autant que je peux voir, par le premier article pris à part—et le deuxième, qui dit de certaines choses qu'elles seront tenues pour des actes de négligence, n'apporte aucune restriction à l'effet du premier article—une personne coupable de ces actes innocents tomberait sous le coup de la loi et serait passible de la prison.

L'hon. M. MEIGHEN: Je ne crois pas que l'interprétation de mon honorable ami soit correcte. Telle est l'intention de la loi, et je la crois juste. On ne définit point ici la négligence, mais elle a été interprétée mille et mille fois et mille fois encore, et l'on continuera de l'interpréter ainsi.

M. McKENZIE: Qu'en est-il de la négligence criminelle?

L'hon. M. MEIGHEN: Par la loi ainsi projetée, telle négligence devient criminelle qui ne l'était pas. On ne saurait à moins atteindre à la racine du mal, et les choses resteraient absolument en l'état. L'individu qui délibérément, commet un acte propre à causer un incendie est déjà par les lois existantes tenu responsable de ce qu'il a fait, puisque l'intention criminelle était là, et il est inutile d'édicter une loi qui réponde à cette circonstance dès longtemps prévue; mais par celle-ci, nous voulons atteindre la personne inattentive, qui ne pense aucunement au feu, et c'est la sorte de négligence qui cause plus des trois quarts des incendies. A défaut de prévoir ce cas, nous n'avons que faire de poursuivre l'examen du présent bill. Déjà la loi du pays considère comme criminelles certaines personnes qui agissent sans intention de commettre un crime. Si, par exemple, un tuteur cause la mort de son pupille, soit par négligence, soit faute d'attention suffisante, ou pour avoir omis de lui procurer les soins d'un médecin, il est coupable de meurtre, quoique nulle intention criminelle ne puisse lui être reprochée. Il en est de même de la loi sous de nombreux rapports, et bien d'autres exemples pourraient être cités. Le bill actuel ne fait que comprendre les incendies dans l'opération de la loi et il en prévient ceux qui, par pure négligence, sans souci de ce qui peut leur arriver ou de la perte qui peut en résulter pour d'autres, laissent sur une table un fer électrisé, lorsque toute personne de sens commun saurait que, faute d'être convenablement isolé, ce fer brûlera la table et incendiera peut-être la maison, avec même celle du voisin. C'est vous qui, par votre négligence, avez occasionné cette perte; il est probable que

vous n'en avez pas souffert, mais d'autres ont perdu à un incendie dont votre négligence est la cause première; vous êtes inaccessible à un châtiment par l'amende, mais nous vous disons d'avance d'avoir à prendre garde désormais, à défaut de quoi vous subirez la seule peine qui ait un effet sur vous.

M. SHEARD: Est-ce que le propriétaire ne serait pas pareillement responsable de l'incendie d'après la teneur de cet article?

L'hon. M. MEIGHEN: Si la loi provinciale tenait le propriétaire responsable des actes de négligence commis chez lui par qui que ce soit, il serait responsable, mais il n'existe pas de loi provinciale dans ce sens.

M. DAVIS: Supposons que les fils soient mal posés et que le propriétaire défende au locataire de s'en servir, sans toutefois s'occuper de les réparer, et que le locataire continue de s'en servir? S'il se déclare un incendie, ne sont-ils pas tous deux responsables?

L'hon. M. MEIGHEN: Assurément.

M. DAVIS: Pourront-ils être poursuivis tous deux?

L'hon. M. MEIGHEN: S'ils sont tous deux responsables, il faudra les poursuivre tous deux.

M. DAVIS: Le locataire peut bien s'être servi des fils défectueux dans un cas où le propriétaire se proposait de les réparer. Ne serait-il pas injuste, alors, de les tenir tous deux responsables?

L'hon. M. MEIGHEN: S'il y a injustice, elle réside dans la loi provinciale. Si cette loi impose à tous deux un devoir que chacun néglige de remplir, on ne peut s'empêcher de les tenir tous deux responsables.

M. MIDDLEBRO: Je ne voulais pas parler du propriétaire et du locataire je voulais seulement citer un cas comme celui-ci, par exemple: Si, ayant fait assurer ma maison, je mets à la disposition de ma femme, disons un fer à repasser qui se réchauffe au moyen de l'électricité et que, après s'en être servie, elle oublie de fermer le courant et que par suite de cet oubli, qui tombe dans la catégorie des cas de négligence, la maison prenne feu, ma femme commet un acte criminel qui lui mérite deux ans de prison, car il ne s'agit pas ici d'un accident, d'après la loi. Il est bien vrai que la loi de l'Ontario obligerait la compagnie d'assurance à payer le dommage, mais ma femme serait passible de deux ans de prison. Si le bill dont il s'agit comporte pareille pénalité, je tiens à ce que la Chambre le sache.

L'hon. M. MEIGHEN: Mon honorable ami fait erreur. En pareil cas, le bill ne s'appliquerait pas, car la maison n'appartiendrait pas à la fois au mari et à sa femme, et l'on ne saurait prétendre, non plus, que tous deux soient censés en être les occupants, aux yeux de la loi.

M. MIDDLEBRO: L'honorable ministre n'a pas saisi ce que je lui ai dit. Je ne parle pas du tout du second paragraphe. Si l'on insérait dans ce paragraphe le mot "seulement", je comprendrais que la signification du mot "négligence", dans l'article premier, est définie. Voici le texte du second paragraphe:

> La personne qui possède, occupe ou régit l'immeuble dans lequel un tel incendie se produit, ou dans lequel il s'est déclaré, sera tenue pour avoir par négligence été la cause de cet incendie, lorsque cette personne, etc.

Il ne définit pas quelles sont les seules personnes responsables de négligence d'après l'article précédent. Il conviendrait d'y insérer le mot "seulement" dans le second article si la négligence se confine aux délits nommés dans ce second article.

L'hon. M. MEIGHEN: L'honorable député a raison sur ce point. Je pensais plutôt au second paragraphe. Mais là où il s'est mépris sur l'intention de la loi, c'est en oubliant de tenir compte de la présomption que la punition devra être proportionnée à la faute. S'il y a plutôt accident que négligence grossière—et l'accident tient souvent d'une légère négligence—il est à présumer que le magistrat ou le juge prendra ce point en considération, et ce sera peut-être un juge qui sera appelé à se prononcer, car l'inculpé pourra s'adresser de préférence à un juge, en vertu de cette loi. Ce sera au juge d'infliger la punition. Il ne lui sera pas permis de condamner l'inculpé a plus de deux ans de détention, mais il pourra réserver la sentence. Il pourra encore se prévaloir de l'article 1035 du Code et condamner le prévenu à l'amende plutôt qu'à la prison. Nous nous bornons à établir ici un délit et à conférer au juge le pouvoir de condamner à l'amende ou à la prison, selon qu'il lui plaira. Certes, ce n'est pas aller trop loin, quand la négligence seule a pour résultat un incendie. Si nous n'allions pas jusque-là, je me demanderais qu'est-ce que nous pourrions bien faire pour aider à prévenir ou à réduire ce gaspillage annuel.

M. POWER: Ce bill s'applique-t-il aux incendies dans les bois?

L'hon. M. MEIGHEN: Oui, aux dommages causés à toute propriété quelconque.

M. McKENZIE: J'avais pensé que l'on pourrait modifier cette loi de manière à la rendre plus humaine et plus chrétienne, mais j'ai fini par conclure que c'était là une impossibilité absolue. L'honorable ministre va plus loin que nous ne sommes jamais allés, ni qu'aucun autre pays n'est allé. Il me semble que les exemples qu'on a donnés devraient suffire à le convaincre que cette législation est vraiment dangereuse.

Qu'il se produise le moindre accident dans une maison du fait d'un enfant, le père sera, je conjecture, tenu responsable de cet accident.

L'hon. M. MEIGHEN: Non.

M. McKENZIE: Alors c'est l'enfant qui devient responsable. A mon avis, le ministre devrait retirer ce projet et attendre qu'il se soit écoulé, disons, un an jusqu'à ce qu'il ait constaté que quelqu'un demande que nous légiférions dans ce sens. Personne, à ce que je pense, ne le désire.

L'hon. M. MEIGHEN: J'ai indiqué un assez bon nombre d'institutions qui le désirent.

M. McKENZIE: Il peut se trouver des établissements désireux de s'assurer des garanties exorbitantes, afin de réaliser de plus fortes sommes au moyen de leurs polices d'assurance; mais je n'approuve guère les mesures de cette sorte, s'il faut faire des criminels de gens qui sont parfaitement innocents. On a affirmé mille fois dans cette enceinte qu'il ne saurait y avoir de criminel sans intention criminelle; et il est ridicule de prétendre qu'une personne innocente de cœur et d'esprit comme l'est un enfant et incapable de concevoir un crime, puisse être condamnée à deux ans de pénitencier pour aucune de ces raisons. Je ne trouve nullement sérieuse l'observation que la province pourra intervenir et rendre cette loi anodine, car le projet comporte en termes exprès que toute personne coupable de l'infraction sera passible de telle ou telle peine. J'ai le ferme espoir que le ministre pourra se dispenser d inscrire pareille mesure dans nos lois pénales.

M. MIDDLEBRO: Voici ce qui me frappe: supposons que je sois agent d'assurance et qu'une personne désireuse d'assurer sa maison contre l'incendie s'adresse à moi. Elle me pose la question: "Une telle police me protégerait-elle si l'incendie se déclare, par exemple, parce que le fer électrique a été laissé sans surveillance, ou parce que les tuyaux ont été surchauffés?" Je lui réponds: Oui, vous serez pleinement indemnisée en pareil cas. C'est ce que prescrit la loi sur les assurances." Plus tard un incendie éclate et l'assuré apprend que pareille infraction le rend passible d'emprisonnement. C'est là, à mon avis, que se trouve l'inconséquence.

M. BALL: Je reconnais bien avec le ministre que les pertes résultant d'incendie sont très lourdes en notre pays et elles devraient être réduites d'une manière ou d'une autre. Non seulement représentent-elles un dommage pour le pays, mais tous les assurés dans les sociétés mutuelles ont dû contribuer leur quote-part au paiement de ces indemnités, et le prix de l'assurance se trouve dès lors grandement augmenté pour eux. Quiconque a examiné les états publiés par les sociétés d'assurance contre l'incendie devra reconnaître que les pertes résultant d'incendies sont très lourdes au Canada. L'article 1er du projet est ainsi conçu:

> La personne qui possède, occupe ou régit l'immeuble dans lequel un tel incendie se produit, ou dans lequel il s'est déclaré, sera tenue pour **avoir par négligence été la cause de cet incendie**, lorsque cette personne aura manqué de se conformer aux prescriptions de quelque loi destinée à prévenir les incendies.

Son manque de connaissance de la loi est interprêté comme étant de la négligence. Cela ne me paraît pas juste. Si, connaissant la loi, elle manquait de s'y conformer, ce serait de la négligence; mais le texte en question lui impute négligence, même si elle n'a pas eu l'occasion de se renseigner à cet égard. Cette disposition devrait être modifiée de quelque manière. Qu'on me permette d'en donner lecture encore une fois:

> La personne qui possède, occupe ou régit l'immeuble dans lequel un tel incendie se produit, ou dans lequel il s'est déclaré, sera tenue pour avoir par négligence été la cause de cet incendie, lorsque cette personne aura manqué de se conformer aux prescriptions de quelque loi destinée à prévenir les incendies ou ordonnant l'installation d'appareils extincteurs.

On serait en droit de déclarer coupable de négligence le propriétaire qui, à la suite de la visite de l'inspecteur de l'assurance ou du gouvernement, et à la suite des avertissements donnés par cet agent, s'abstenait de s'y conformer. Mais beaucoup de personnes tomberont sous le coup de cette loi par simple ignorance de ces dispositions relatives aux incendies. Cela me paraît injuste. Il faudrait prendre des mesures pour

vulgariser la connaissance de la loi, et il ne faudrait pas imputer à négligence l'ignorance d'une telle disposition.

L'hon. M. MEIGHEN: Apparemment certains membres de la députation sont d'avis que nous allons adopter un principe nouveau et de portée dangereuse, mais tel n'est pas le cas. Aucune loi au monde ne vaudrait si on faisait abstraction du principe que chacun est sensé connaître la loi. Ce principe est impliqué dans tous les textes de loi que nous votons. Si, toutefois, la peine est augmentée, il sera peut-être du devoir des autorités fédérales ou provinciales de diffuser une connaissance plus générale de la loi. Et lorsque la nature de la peine nouvellement édictée diffère à certains égards de ce qu'elle était auparavant, la province ferait bien en votant une loi de voir à ce que ses dispositions soient mieux connues. Ce que je tiens à faire bien comprendre, c'est qu'on ne saurait légiférer en faisant abstraction du principe que la loi est connue. Autrement, personne ne s'inquiètera de découvrir quelle est la loi, n'ayant aucun motif de se renseigner à cet égard. La loi actuelle présente la même défectuosité, si ce terme est exact, que celle signalée par l'honorable représentant de Grey et dont l'honorable leader de l'opposition s'est tellement scandalisé cet après-midi. Voici en quels termes s'exprime la loi actuelle sur le sujet:

Est coupable d'un acte criminel et passible de deux ans d'emprisonnement, quiconque, par une négligeance qui démontre une indifférence ou une insouciance coupable pour les conséquences. . . .

Je ne serais pas surpris le moins du monde si on considérait comme une négligence qui démontre une indifférence ou une insouciance coupable pour les conséquences l'acte d'une femme qui laisserait un fer chaud sur une table. A mon avis, cette femme serait coupable aux termes de la loi:

Est coupable d'un acte criminel et passible de deux ans d'emprisonnement, quiconque, par une négligence qui démontre une indifférence ou une insouciance coupable pour les conséquences de son acte, ou en contravention à la loi provinciale ou municipale de la localité, met le feu à quelque forêt, arbre, bois ouvré, bois équarri, ou à des billots, radeaux, barrages, digues ou glissoires sur le domaine de la Couronne, ou sur des terres affermées ou légalement possédées pour l'exploitation de la coupe de bois de service sur les propriétés particulières, ou sur quelque ruisseau ou rivière, plan incliné, grève ou quai, de manière à les endommager ou à les détruire.

M. McKENZIE: Cette disposition n'est-elle pas assez sévère, sans la rendre plus sévère encore?

[M. Ball.]

L'hon. M. MEIGHEN: Je ne la trouve pas trop sévère. Je cherche à démontrer que cette loi n'est pas une innovation. C'est celle qui existe aujourd'hui relativement à une certaine catégorie de biens. Laissez-moi le lire de nouveau:

Est coupable d'un acte criminel et passible de deux ans d'emprisonnement, quiconque, par une négligence qui démontre une indifférence ou une insouciance coupable pour les conséquences de son acte, ou en contravention à la loi provinciale ou municipale de la localité, met le feu à quelque forêt, arbre, bois ouvré, etc.

Si un individu est passible de deux ans d'emprisonnement parce qu'il met le feu à des barrages, digues ou glissoirs, et le reste, pourquoi ne le serait-il pas s'il met le feu à un pâté de maisons, dans une grande ville, par suite d'une négligence semblable? Il est très difficile de voir pourquoi il y aurait une distinction. J'imagine que la portée de cette disposition a été restreinte parce que c'est l'Etat qui subit la perte; cependant, la nature de la contravention est exactement la même. C'est la réfutation de l'objection soulevée par le représentant de Grey. Cependant, le grand principe que je désire lui faire comprendre, c'est que, pour obtenir la plus rigoureuse obéissance à la loi, il faut obliger tous les citoyens du pays à prendre connaissance des prescriptions qui les concernent. Je sais que tous ne peuvent pas connaître toutes les lois; il n'y en a peut-être pas un seul, mais il nous faut rendre des lois en supposant que chaque citoyen est tenu de prendre connaissance, autant qu'il le peut, des lois qui l'intéressent.

Qu'il me soit permis de revenir sur une clause que j'ai déjà voulu bien faire comprendre au comité: la peine dépendra encore de la gravité de la contravention, et elle sera légère lorsque celle-ci le sera. Quant à l'acte d'un jeune enfant, chacun sait qu'aucun tribunal ne tiendrait un enfant coupable d'un acte criminel. Lorsque l'enfant a atteint l'âge de la responsabilité et un développement qui permet au tribunal de le trouver coupable, il n'y a pas de raison de l'excuser si sa négligence a pour résultat la destruction d'une maison, ou s'il blesse ou estropie un compagnon par son imprudence.

Quant à l'avis du représentant de Grey au sujet de l'illogisme de permettre à celui qui est passible d'une peine de recevoir une indemnité d'une compagnie d'assurance, je dois dire que je ne trouve pas que ce raisonnement ait du poids. Celui qui a pu éviter une perte financière échappera-t-il pour cela aux conséquences de son acte? Allons donc, ce n'est pas lui qui perd, et il

pourrait continuer et se rendre coupable de n'importe quelle faute. Il ne souffre pas lui-même, il est vrai, parce que la loi oblige la compagnie d'assurance à l'indemniser. Mais la population souffre, parce que sa négligence tend à faire monter les primes d'assurance pour tous les habitants de la région. Ce résultat de sa négligence peut ne pas apparaître tout de suite; il peut n'être amené que par plusieurs actes répétés de négligence. Mais il est inévitable et infaillible, et c'est la population entière qui souffre de sa négligence. Or, grâce à cette disposition, elle lui dit: "Bien que vous soyez encore en mesure d'éviter une perte financière, nous qui sommes les victimes, nous vous déclarons que, si, par votre négligence, vous nous faites subir des pertes, vous aurez à répondre devant les tribunaux du pays de la manière indiquée dans la loi."

Qu'y a-t-il en cela d'illogique ou d'inconséquent? Celui qui cause un incendie de manière à violer les conditions de son contrat avec la compagnie d'assurance—par exemple, en mettant le feu à dessein—n'est plus protégé, il est vrai, par sa police. Cependant, lorsque sa police le protège, cela ne veut pas dire qu'il est libre de commettre tous les actes de négligence auxquels il lui plaît de se livrer. La question de savoir s'il subira une perte dépend entièrement des conditions du contrat; mais il est tenu envers la population de se conduire de manière à ne pas lui causer de pertes. C'est la population qui souffre; elle a donc le droit d'imposer ses conditions.

M. MIDDLEBRO: Je ne m'oppose pas à la deuxième partie de l'article, c'est-à-dire au cas d'une personne qui est coupable d'une contravention à la loi provinciale ou municipale. Mais, de l'avis du ministre, la loi actuelle n'est pas assez sévère en apparence.

Le législateur a prescrit que pour mériter les rigueurs du code criminel il faut faire montre d'insouciance coupable. Le mot "insouciance" a beaucoup plus de force que "négligence", et le terme "insouciance coupable" implique encore davantage; or, avant de tomber sous le coup des dispositions du code criminel, il faut, à l'heure qu'il est, avoir fait preuve d'insouciance et, ce qui plus est, d'insouciance coupable.

Considérée séparément, la modification comprise dans le premier alinéa tend à faire décréter coupable d'un acte criminel et passible de deux années d'emprisonnement quiconque fait preuve de négligence. Tel est en réalité l'objet de l'amendement.

En notre pays, je n'hésite pas à le dire, les incendies, aux termes de cette disposition, seraient sept fois sur dix attribuables à la négligence. Qu'un incendie soit allumé par un fer électrique ou par la faute d'un particulier n'ayant pas suffisamment surveillé ses installations électriques, cet homme sera jugé coupable de négligence. De même pourrait être coupable de négligence l'homme qui, marchant à reculons dans son étable, viendrait à mettre le pied sur sa lanterne et à allumer ainsi un incendie. Veut-on décréter qu'en pareil cas le particulier sera passible de deux années d'emprisonnement et réputé coupable de négligence, quand la compagnie d'assurance, en lui versant le montant de son assurance, reconnaît que cette négligence était inévitable?

L'hon. M. MEIGHEN: Son assurance, il la paie.

M. MIDDLEBRO: Il signe un contrat portant que si son fer électrique vient à causer un incendie, à renverser sa lanterne en mettant le pied dessus ou à accomplir tout acte équivalant à de la négligence de sa part, la compagnie lui versera néanmoins la somme pour laquelle il s'est assuré, et cela bien que cette loi-ci le puisse rendre passible de deux annés d'emprisonnement. Je ne crois pas que l'on veuille donner à la loi une portée pareille.

L'hon. M. MEIGHEN: La loi dit: "si par une négligence qui démontre une indifférence ou une insouciance coupable pour les conséquences de son acte". Ces termes ont peut-être un peu plus de force que le simple mot "négligence"; mais qui osera dire qu'il ne faille point considérer comme faisant outrage à l'Etat celui-là dont la négligence fait subir une perte à l'Etat? Pareille négligence est déjà réputée coupable aux yeux de la loi; en effet, le mot "négligence" ne revient-il pas à chaque instant dans le code criminel? Ainsi, à l'heure actuelle, l'homme qui, par sa négligence, cause la mort d'un de ses semblables n'est-il pas tenu de répondre de son acte devant la cour d'assises? Il l'est assurément. Si par sa négligence il fait tort à quelqu'un ou cause sa mort, il est responsable de son acte, puisqu'il a contrevenu à la loi de l'Etat et que c'est là chose qu'il faut punir.

Certes, il ne serait pas légitime de lui faire porter une aussi lourde responsabilité dans le cas où sa négligence aurait simplement pour effet de faire perdre quelque

argent à la communauté. Il est aussi logique dans un cas que dans l'autre d'assimiler le fait à un acte criminel, car si le préjudice est plus ou moins grave, il est toujours de même nature. Dans un cas, la négligence nuit à la communauté en ce qu'elle lui fait subir une perte financière; dans l'autre, elle lui fait tort par la perte ou la blessure d'un citoyen.

J'ai fait voir par un exemple que le code rend déjà passible de peines la négligence qui fait subir perte ou préjudice à l'Etat. Les exemples de cette sorte, je pourrais les multiplier. Nous ne faisons qu'ajouter un nouveau cas aux autres en prescrivant qu'il faudra répondre devant les tribunaux de la perte que l'incendie fera subir à la communauté. Nous laissons aux juges du pays le soin de déterminer la peine à infliger.

Il n'y a absolument rien de nouveau en ceci. Il s'agit simplement de l'excellent principe que maintes et maintes dispositions du code criminel rendent déjà applicable à une autre catégorie de contraventions.

M. PEDLOW: Le présent article, c'est évident, est entièrement fondé sur la négligence. Le difficile sera de prouver la négligence. A l'heure actuelle il existe deux catégories d'inspecteurs dans l'Ontario: ce sont, d'un côté, ceux de la commission hydro-électrique et, de l'autre, ceux de la Canadian Underwriters' Association. Je sais qu'une fois un de ces inspecteurs visita certain bâtiment, en condamna la façon dont les fils électriques y avaient été posés et ordonna de refaire le travail. Cet ordre fut exécuté à la lettre. Plus tard, un autre inspecteur se présentait qui condamnait la pose des fils faite suivant les ordres du premier, et il fallut encore tout recommencer. Si un incendie s'était déclaré dans l'intervalle, c'est-à-dire lorsque les fils électriques étaient posés conformément aux ordres du premier inspecteur, qui est-ce qui eût été coupable de négligence? Aux yeux de la loi dont il s'agit ici, c'eût été le propriétaire de la bâtisse. C'est la preuve de négligence qu'il est difficile d'établir, et, comme l'a dit le député de Grey-Nord (M. Middlebro), sept fois sur dix on n'y parviendra pas.

L'hon. M. MEIGHEN: Dans ce cas, personne n'en souffrira.

M. PEDLOW: Je voudrais que le projet de loi fût retiré ou renvoyé à plus tard pour que l'on puisse en faire un plus mûr examen, et je considère qu'on devrait profiter de l'occasion pour étudier sous ses divers aspects la question de l'assurance contre l'incendie.

La majeure partie des incendies, au pays, ne sont pas du à la négligence du propriétaire, possesseur ou détenteur, mais proviennent plutôt du fait que les courtiers essaient d'assurer sans tenir compte des résultats. Ils ne se soucient que de la commission. Dans un projet de loi de ce genre, on pourrait également stipuler la responsabilité du courtier d'assurances. Il est largement responsable d'une grande partie des incendies qui ont lieu. La plupart des courtiers d'assurances, je le crois, prendront des risques sur n'importe quelle propriété plutôt que de perdre la commission. Le ministre fera bien, je pense, d'ajourner l'adoption de ce projet de loi jusqu'à ce que l'on ait approfondi la question des assurances contre l'incendie. La négligence de la part du propriétaire n'est pas du tout la cause, je crois, de la majeure partie des incendies qui ont lieu. On parle de négligence. A qui l'imputera-t-on dans le cas de l'incendie de Chicago? Ceux qui s'en souviennent, savent qu'il fut allumé par le coup de pied d'une vache sur une lanterne à pétrole. Qu'aurait-on pu faire à la vache? L'incendie détruisit des biens évalués à des millions et des millions de piastres. La Chambre fera bien, je pense, de laisser en suspens l'étude de ce projet de loi tant qu'elle n'aura pas eu l'avantage d'approfondir la question à des points de vue autres que celui qui semble avoir présidé à la confection de ce projet de loi.

M. MIDDLEBRO: Il est un autre aspect du projet de loi que l'on n'a peut-être pas assez considéré. Un individu peut souffrir d'un incendie causé par un des cas fortuits dont j'ai parlé, et que l'on impute cependant à sa négligence. S'il est assuré, il conférera de la chose avec la compagnie. Celle-ci lui déclarera: "Nous vous offrons tel montant; si vous le refusez, vous vous exposez à un emprisonnement de deux ans: votre femme a peut-être négligé de rompre le courant du fer électrique." La compagnie serait, de fait, seule à connaître les circonstances de l'incendie, car elle aurait fait une enquête. Ce projet de loi la met en mesure de pouvoir imposer une transaction à son avantage.

M. MOWAT: Je ne vois pas quels mots le rédacteur de cette loi aurait pu trouver pour mieux exprimer son intention. La négligence est une chose qu'il faut prouver dans chaque cas. Des honorables membres

de cette Chambre semblent avoir cette idée que l'incurie ou la négligence de leur part, ou peut-être de la part de leur femme, pourrait les exposer aux griffes du code pénal. C'est là ce que l'on veut. On veut rendre la population plus prudente, pour que le Canada fasse un pas nouveau dans la voie qu'ont suivie les nations qui ne souffrent pas de ces énormes pertes par incendies. Si les honorables députés avaient suivi les délibérations de l'association des assureurs contre l'incendie, de la Commission de conservation, des Marchands de détail et des autres associations que le ministre a énumérés, ils auraient forcément compris, j'en suis sûr, la nécessité pour le Canada de faire quelque chose afin de ne pas rester en arrière des autres pays. Nos pertes surpassent énormément ce qu'elles devraient être. Il est vrai qu'en général, les habitations sont plus inflammables ici qu'en d'autres pays; mais cela n'excuse pas la population de la négligence qui entraîne cette énorme moyenne de pertes. Je saisis bien le sentiment de députés tels que l'honorable représentant de Grey-Sud-Est (M. Ball, qui craint de voir souffrir la population ignorante de la loi. Mais cela ne concerne pas la Chambre, l'exécution de la loi étant laissée à l'autorité provinciale. Notre fonction est de décréter la loi: si alors les détenteurs de l'autorité provinciale, les magistrats et les juges qui connaissent de ces causes, sont convaincus que la négligence est excusable, ils trouveront le moyen d'enseigner au jury, ou de juger eux-mêmes, qu'il n'y a pas négligence selon la loi. L'oppression sera ainsi écartée. Ce serait une grande pitié pour nous, en cette Chambre, de ne pas nous déclarer en la matière simplement parce que nous craignons que la loi ne soit exécutée rudement par l'autorité provinciale. C'est notre devoir de faire ce qui est bien, de définir et de décréter la loi comme nous le demandent les importantes sociétés qui se sont, de temps à autre, préoccupées de ces choses. Je serais grandement déçu si les motifs qui ont été avancés et les doutes qui ont été exprimés sur la prétendue sévérité de la loi et les oppressions qu'elle pourrait entraîner, nous empêcheraient de faire ce qui me semble être notre devoir manifeste.

M. McKENZIE: Tous parmi nous, avocats ou non, pourraient, je suppose, se faire une idée du caractère d'une loi, surtout d'une loi pénale, par la catégorie qu'elle occupe.

Le code criminel classe en plusieurs catégories les différentes sortes de lois; il est divisé en un certain nombre de parties, dont chacune a trait à une catégorie de loi criminelle particulière. La loi que le ministre intérimaire de la Justice propose d'édicter maintenant entre dans la catégorie, ou dans le paragraphe de la huitième partie du code criminel, c'est-à-dire avec les lois qui ont trait à l'interdiction d'actes de propos délibéré touchant certains biens. Le premier article de cette partie du code dit:

> **Quiconque cause un événement par un acte qu'il savait devoir probablement le causer, sans s'inquiéter que cet événement ait lieu ou non, est réputé l'avoir causé de propos délibéré pour les fins de la présente partie.**

Donc au commencement même de cette partie du code il est dit qu'une personne ne peut pas être tenue responsable en vertu de la partie 8 à moins qu'elle n'ait fait preuve d'insouciance, que l'événement se produise ou non, et sachant que probablement le mal serait fait. C'est-à-dire qu'ordinairement une personne doit savoir que ce qu'elle fait va avoir un effet malheureux. L'article suivant est intitulé "Action malfaisante". Que pense-t-on d'inclure dans cette catégorie le cas qui a été décrit par l'honorable député de Grey-Nord (M. Middlebro)? Supposons qu'une femme soit en train de repasser chez elle. Son fer est relié comme il faut au courant électrique; soudain elle est appelée en dehors pour une cause quelconque et quand elle revient, elle trouve sa maison en feu. Va-t-on dire que cette femme qui est sortie, soit pour prendre soin d'un enfant malade ou autre raison urgente, ait commis un méfait en oubliant de rompre le courant électrique? Pourtant c'est la catégorie dans laquelle on place cet acte, qui est jugé comme un méfait. Puis on trouve dans le même article et dans la même catégorie où l'honorable ministre intérimaire de la Justice place cette offense, le crime d'incendie prémédité.

L'hon. M. MEIGHEN: Pas le même acte.

M. McKENZIE: C'est dans la même partie du code, sous le même titre et dans la même catégorie de loi. Or, est-ce que cette femme, dont je viens de parler, va être considérée comme une incendiaire et placée dans la même catégorie que l'auteur volontaire d'un incendie, parce qu'elle a négligé de rompre le courant électrique dans sa maison, quand elle a été appelée au dehors pour un motif d'urgence.

Il y a un autre titre qui a trait aux incendies. L'article principal auquel mon honorable ami a l'intention d'ajouter l'article 515a implique la même idée criminelle, et n'importe quel avocat ou n'importe qui

agissant de temps en temps comme juré malgré qu'il ne soit pas avocat, doit savoir qu'il faut lire tous ces articles ensemble et comprendre l'idée générale qu'ils impliquent. Or voici ce que dit l'article 515:

Est coupable d'un acte criminel et passible de deux ans d'emprisonnement, quiconque, par une négligence qui démontre une indifférence ou une insouciance coupable pour les conséquences de son acte, ou en contravention à la loi provinciale ou municipale de la localité, met le feu à quelque forêt, arbre, bois ouvré, bois équarri, ou à des billots, radeaux, barrages, digues, ou glissoires sur le domaine de la Couronne, ou sur des terres affermées ou légalement possédées pour l'exploitation de la coupe des bois de service sur les propriétés particulières, ou sur quelque ruisseau ou rivière, plan incliné, grève ou quai, de manière à les endommager ou à les détruire.

C'est l'article auquel mon honorable ami veut ajouter le paragraphe 515A, le rendant dix fois pis et introduisant la loi criminelle dans les relations domestiques comme on ne l'a jamais fait auparavant. Quels sont les cas qui tombent sous l'empire de cette loi? Elle s'applique aussi bien quand il n'y a pas d'assurance que lorsqu'il y en a, et le ministre nous dit que cela ne fait aucune différence. Supposons qu'une personne ait une petite maison avec un tuyau de poêle traversant le toit dans le milieu. Si un incendie éclate en raison de l'état défectueux du tuyau, cette personne est responsable au même degré que si le feu avait éclaté dans une grande maison qui eût été assurée; il est passible de deux ans de pénitencier si par hasard il néglige quelque recommandation qui lui a été faite par l'autorité. Par exemple, un fonctionnaire fait sa tournée et entre dans la petite maison, disant à l'individu en question: "Vous devriez avoir une cheminée dans votre maison. Il faudrait en construire une qui aille de la cave au toit et y relier votre tuyau de poêle. Autrement, vous risquez d'avoir le feu un jour." L'homme répond: "Je suis pauvre, je ne peux pas avoir une cheminée; je n'ai pas de brique, ni d'argent, et je n'ai pas les moyens d'avoir un maçon. Je vais rester comme je suis et prendre toutes les précautions possibles". Un accident arrive et la maison est brûlée. Le propriétaire perd son bien et est envoyé au pénitencier pour deux ans, parce qu'il n'a pas construit de cheminée, comme on le lui avait ordonné. Avons-nous raison d'adopter une mesure de ce genre? Je suis certain que mon honorable ami admettra que les cas que j'ai décrits tomberaient sous l'empire de ce projet de loi. C'est une mesure si sévère et si inutile, que j'ai l'honneur, appuyé par l'honorable député de Kent (M. McCoig) de proposer que le comité lève sa séance.

[M. McKenzie.]

M. le PRESIDENT: Il est proposé que le comité lève sa séance et fasse rapport.

L'hon. M MEIGHEN: Avant que la séance soit levée, pourrai-je dire quelques mots en réponse à mon honorable ami?

M. le PRESIDENT: Le ministre enfreindrait le règlement en faisant cela. Toute motion invitant le comité à lever sa séance n'est pas discutable.

L'hon M. MEIGHEN: Cela est fort possible.

M. le PRESIDENT: Est-il agréable au comité d'adopter la motion?

Plusieurs DEPUTES: Oui, oui.

Autres VOIX: Non, non.

M. le PRESIDENT: A mon avis les opposants l'emportant je déclare la motion rejetée.

L'hon. M. MEIGHEN: Quant au dernier grief, exprimé par le chef de l'opposition, il tient apparemment le bill en suspicion, non pas tant à cause des dispositions elles-mêmes de cette mesure qu'à cause de la catégorie d'infractions où il figure dans notre Code criminel. A l'appui de son argumentation il cite en effet d'autres infractions de nature fort grave, dans la même partie du Code criminel parmi lesquelles figurait le projet en discussion.

M. McKENZIE: La 8e partie.

L'hon M. MEIGHEN: En conséquence, l'hon. député est d'avis que ce serait chose fort grave que d'adopter ce projet de loi. Qu'il veuille donc bien se reporter un peu plus loin à la 6e partie du Code criminel et il constatera que les voies de fait constituent une infraction et en voici la définition donnée:

Une voie de fait ou un attentat est l'action intentionnelle d'appliquer la force ou la violence contre la personne d'autrui, directement ou indirectement, ou de tenter ou de menacer, par un acte ou par un geste, d'appliquer la force ou la violence.

Ainsi d'après la loi, si je traverse le parquet de cette chambre, et tiens ma main dans une posture menaçante au-dessus de la tête d'un hon. député, je me rends coupable de l'infraction énoncée dans cet article. Dans la même partie du code,—en réalité à la même page, figure la définition de cette infraction, et deux pages en arrière viennent l'homicide involontaire, le meurtre et le viol. Toutes ces infractions figurent dans la même partie du Code que la référence à l'infraction dont je me rendrais cou-

pable, si, traversant le parquet, j'élevais le poing sur le superbe crâne luisant du chef de l'opposition. On ne saurait donc prétendre, à bien bon droit, qu'on peut juger de la nature d'une infraction de récente création par la partie du Code où on l'insère.

L'honorable député a mentionné une ou deux infractions de moindre gravité qui figureraient parmi les actes criminels prévus par cette loi et qui rendraient passibles de deux ans d'emprisonnement ceux qui les commettraient, c'est possible, mais personne ne serait passible de deux ans d'emprisonnement, si son infraction est peu grave. On ne saurait légiférer sur pareille présomption autrement, je serais passible de sept années, si je traversais le parquet de la chambre et me permettais le geste que j'ai dit. Il n'est pas un seul juge au pays, en comptant le chef de l'opposition lui-même qui m'imposerait pareille punition. Le maximum de la pénalité est attaché au maximum de l'infraction, le minimum de la peine, ou rien du tout, au minimum du délit. A coup sûr, ce n'est pas une trop forte punition que de condamner à deux années d'emprisonnement celui qui par grave négligence cause de sérieuses pertes à la société, et une condamnation à deux années de prison pour une grave infraction de ce genre aurait un tel effet sur la société en général que cela autorise pleinement le comité à l'adopter.

M. REDMAN: Le mot "négligence" employé ici est trop vague. Une maison d'habitation pourrait être incendiée par ce qu'on appelle force majeure; elle pourrait devenir la proie des flammes par le fait d'une personne autre que le propriétaire. Si un individu incendie sa propre maison de propos délibéré il le fait de plein gré et il se rend coupable du crime d'incendie prémédité mais je ne saurais concevoir que sa demeure devienne la proie des flammes autrement que par sa propre négligence. S'il y a préméditation, assurément l'acte est volontaire s'il n'y a pas préméditation c'est tout simplement négligence ou incurie. La négligence énoncée ici veut dire que tout acte autre que l'acte volontaire que l'on commet ou qu'on ne réussit pas à commettre et qui aboutit à la destruction de la maison par les flammes constitue un acte criminel. A mon avis, ce n'est pas là un principe qu'il faut appliquer. Le principe d'insouciance coupable exposé dans cette partie du code pénal cité par le ministre est celui qu'il faut appliquer. C'est un principe bien connu des avocats, il figure dans le droit civil. C'est un des éléments de la fraude; il différencie le faux exposé de la fraude elle-même; c'est en quelque sorte une quasi-criminalité et à mon avis c'est le seul genre d'acte autre que celui accompli avec préméditation criminelle qu'il faudrait rendre criminel.

Entre les deux partis dissidents dans cette contreverse, la question est très claire. L'un désire considérer comme un crime tout acte autre qu'un acte prémédité qui a pour résultat l'incendie d'un édifice, l'autre estime que l'on devrait considérer comme criminel seulement la négligence qui est envisagée comme un acte quasi criminel. L'emploi du mot "négligence" dans l'article va absolument trop loin et c'est introduire dans la liste des crimes quelque chose qui n'a pas même l'apparence d'un crime.

L'hon. M. MEIGHEN: L'honorable député, en sa qualité d'avocat, doit savoir qu'aujourd'hui la négligence est un crime dans beaucoup d'articles du code exactement du même genre. Veut-il laisser entendre que si un homme par sa négligence —absolument sans mauvaise intention de sa part mais simplement par manque de précaution—vient à causer la mort d'un autre homme, il n'est pas criminellement responsable? La seule différence est dans le résultat; le terme employé est le même dans un cas que dans l'autre. Dans un cas, l'acte cause la mort d'une personne; le Parlement a légiféré que c'est un crime. Dans l'autre cas, il cause disons la perte d'un million de dollars à la communauté; nous disons que c'est un crime mais avec une peine beaucoup moindre. Je ne peux pas comprendre la crainte des honorables députés à ce sujet. Un homme qui préméditte son acte de telle façon qu'il en connait le résultat d'avance et qui le commet avec intention, est coupable d'un crime punissable aujourd'hui par une peine beaucoup plus grande que deux ans d'emprisonnement —je crois que c'est au moins quatorze ans. Les gens que nous voulons atteindre sont ceux qui par manque d'attention et par défaut de se rendre compte de leur devoir envers la société, causent cette perte. Si le même manque de soin cause une perte de vie ou l'infirmité d'un autre, le coupable est criminellement responsable. Nous proposons de considérer comme crime cette même négligence, mais avec un châtiment beaucoup moindre, si elle cause la destruction de propriété. Un homme important qui par sa négligence est cause de l'incendie d'un édifice de 100,000 piastres est passible aujourd'hui du paiement d'une indemnité de 100,000 piastres, devant les tribunaux du pays. Tout ce que nous disons

en plus c'est qu'il est aussi responsable devant les tribunaux criminels. Très souvent ces choses arrivent du fait d'hommes qui n'ont aucune responsabilité financière; pourquoi s'en tireraient-ils indemnes? Pourquoi la société serait-elle toujours exposée à des actes de négligence dangereuse de la part de gens qui n'ont aucune responsabilité financière? Si nous ne sommes pas prêts à leur imposer quelque punition, nous disons: laissons les choses continuer ainsi, laissons la société être victime chaque année en moyenne de pertes de 30 à 40 millions parce que nous avons peur de rendre un homme responsable et de lui faire souffrir une punition proportionnée à sa négligence.

M. CAHILL: Le ministre a cité les exemples de la Norvège, de la Belgique et de l'Angleterre. Ces pays ont-ils une loi semblable à celle que l'on propose ici et dans ce cas, est-ce l'explication de leurs pertes moins nombreuses à la suite d'incendies?

L'hon. M. MEIGHEN: Je crois qu'ils en ont une, mais je ne peux pas l'assurer. Les Etats-Unis ont en ce moment devant le congrès une loi beaucoup plus rigoureuse.

M. CAHILL: A quoi le ministre attribue-t-il les pertes moins nombreuses dans les autres pays? Ont-ils de meilleurs règlements pour la construction des maisons ou des mesures préférables pour la prévention des incendies ou est-ce parce qu'ils ont une loi du genre de celle-ci?

L'hon. M. MEIGHEN: Je cite un passage d'un mémoire qui m'a été remis par le département des Assurances, dont le langage est très clair et qui indique nécessairement que ces lois existent dans les pays d'Europe que j'ai mentionnés:

L'effet de cette loi sévère se constate dans les pertes par tête subies dans les pays européens et qui s'élèvent à moins de 50 cents, tandis que la moyenne est d'environ 3 piastres au Canada. En 1908 elle a atteint 4 piastres.

Ainsi ce mémoire dit qu'en effet cette législation sévère est appliquée dans ces pays.

M. CAHILL: Ne serait-il pas bon de nous procurer les lois exactes de ces différents pays pour nous faire une idée de leur application? Si ce projet de loi est aussi bon que le prétend le ministre pour réduire les pertes de 3 ou 4 piastres par tête à 50 cents et si la Norvège et la Belgique n'en souffrent pas trop, cela pourrait ne pas être si mauvais. Mais si une législation pareille n'est pas la cause de la diminution des pertes dans ces pays, pourquoi nous imposer cette loi si elle ne doit pas nous donner de résultats satisfaisants. Par exemple, le ministre a dit que 75 p. 100 des pertes au Canada, pourraient être évitées, parce qu'elles étaient causées par négligence. De quel genre de négligence s'agit-il parce qu'il ne peut pas se produire 75 p. 100 de perte sur 33 millions rien qu'en laissant sans protection les tuyaux de poêle dans les maisons? Je présume que les pertes se font dans nos grandes villes où il y a de grosses constructions et la plupart des villes ont des règlements contre l'incendie. Applique-t-on ces règlements relatifs à certaines restrictions dans la construction d'édifices, c'est-à-dire ne permet-on pas de construire certaines classes de maisons dans des endroits spéciaux?

Est-ce qu'en Norvège, en Belgique et dans les autres pays on a établi des restrictions plus sévères dans la construction des édifices, diminuant ainsi le chiffre des pertes, ou bien, par l'adoption de certaines lois, les gouvernements de ces pays ont-ils réussi à effrayer les gens de telle sorte qu'ils empêchent leurs maisons de devenir la proie des flammes? Il vaudrait peut-être mieux confier l'étude de ce problème à l'une des innombrables commissions que le Gouvernement a nommées; cette commission pourrait examiner la question sous toutes ses faces et la régler en se plaçant au point de vue d'affaires. S'il était possible de diminuer le chiffre des pertes causées par les incendies, le pays en retirerait des bénéfices appréciables, car quelle que soit la partie du pays où se produisent ces conflagrations, toute la population est appelée à rembourser les pertes sous forme d'une augmentation de primes. La population canadienne désire réduire le chiffre de ses pertes résultant des incendies. Si le projet de loi amène ce résultat, il sera assurément avantageux; mais s'il n'en est rien, nous allons inscrire une loi de plus dans nos statuts, voilà tout.

M. FOSTER (York-Est): Cette loi va mettre une arme entre les mains des agents ou des compagnies d'assurance contre les intérêts des propriétaires. Lorsque le ministre établit des comparaisons entre la Belgique, la Hollande et le Canada, cela n'est pas juste à mon sens, car ceux qui ont visité ces pays savent que la situation n'est pas du tout la même qu'ici. En Belgique ou en Hollande, les maisons de la majeure partie des ouvriers sont invariablement construites en briques et n'ont pas de poèles ou de fournaises comme nous en avons en Canada; elles ont une petite cheminée avec un poèle encaissé dans la maçonnerie, de sorte qu'il est très bien protégé, sans compter que l'on n'y fait jamais de

gros feu. D'un autre côté, les ouvriers de ces pays n'ont pas les moyens de se payer ce luxe, et en second lieu, l'âtre est si bien protégé qu'il y a moins de danger pour le feu. En Canada, les compagnies d'assurances vous diront, ou vous pouvez vous en rendre compte en consultant les statistiques et les rapports, que les incendies sont moins fréquents en été qu'en hiver. Aussitôt que les gens allument les poèles et les fournaises au commencement de l'hiver, les autorités vous mettent en garde contre les dangers de l'incendie.

Je connais personnellement un accident de cette nature qui s'est produit aux premiers froids de l'automne. Une femme avait allumé un feu de bois et de houille, laissant ouvertes les clés de la fournaise. Un bébé dormait dans la chambre voisine. Une voisine appela la mère au dehors sous un prétexte ou sous un autre. Elle sortit donc sans penser à fermer les clés, et lorsqu'elle rentra au bout d'une dizaine de minutes la maison était en flammes. Le feu avait traversé le mur, une partie du plâtre était tombée et le bébé avait failli être tué. L'infortunée n'avait pas d'assurance et les pertes furent très élevées.

Des incendies de cette nature ne peuvent se produire en Belgique, car le système de chauffage n'est pas le même qu'ici; il n'est donc pas juste, à mon avis, de comparer la situation qui existe en Canada avec celle de la Belgique ou de la Hollande. En Canada, si vous oubliez de fermer les clés du poèle ou de la fournaise, il est assez probable qu'un incendie éclatera, à moins que les tuyaux ne soient excessivement bien protégés; il faut donc s'attendre à ce que les pertes causées par l'incendie soient plus élevées en Canada.

Les dispositions de ce projet de loi sont trop sévères et la question devrait être étudiée un peu plus à fond avant de la faire adopter.

M. EULER: Je désire réitérer la question que j'ai posée au ministre tout à l'heure. Je suis en faveur du but que vise le présent bill, c'est-à-dire la prévention des incendies, mais avec plusieurs des honorables députés qui ont pris la parole, je suis d'avis que le texte des dispositions va un peu trop loin.

Le point sur lequel je désire particulièrement appuyer, c'est que le bill confère au conseil de la plus petite municipalité le pouvoir de faire des lois pénales; en d'autres termes, on permet qu'un homme puisse être dénoncé comme criminel s'il viole un règlement établi par un conseil municipal. Il s'agit d'enlever des pouvoirs que détient le Parlement pour les conférer aux membres des conseils municipaux par tout le pays, quand on n'a peut-être jamais songé à aller jusque-là. Pour ne citer qu'un exemple, nous avons souvent entendu parler de négligence et de ce qui constitue une négligence au cours du présent débat. C'est peut-être présomption de ma part—car je ne suis pas avocat—d'essayer d'interprêter les dispositions de ce projet de loi; quoi qu'il en soit, en lisant le bill, je comprends qu'il édicte que, le fait pour un citoyen de commettre une infraction à tout règlement que pourra adopter le conseil de n'importe quelle municipalité, constituera en soi une négligence. L'article est rédigé en ces termes:

La personne qui possède, occupe ou régit l'immeuble dans lequel un incendie se produit, sera réputée avoir causé par sa négligence cet incendie, lorsque cette personne aura manqué de se conformer aux prescriptions de quelque loi.

Il se peut fort bien que des petits conseils dans certaines petites municipalités établissent des règlements dont la violation ne constituerait pas du tout une négligence dans le sens que l'on donne ordinairement à ce mot; cependant, aux termes du projet de loi, elle sera considérée comme une négligence, et dans ce cas, elle rendra le prévenu passible de poursuites au criminel et d'un emprisonnement de deux ans.

Mon honorable ami de Parkdale (M. Mowat) prétend que le texte du projet est clair, mais je diffère d'opinion avec lui sur ce point. On nous demande purement et simplement de conférer les pouvoirs que détient le Parlement à des petits corps de législateurs disséminés par tout le pays, et chaque infraction aux règlements qu'ils établiront sera considérée à tort ou à raison comme une négligence, en sorte que la personne commettant pareille négligence sera passible de deux ans de prison.

(Rapport est fait sur le projet de résolution.)

DISCUSSION D'UNE RESOLUTION TENDANT A MODIFIER LA LOI DU REVENU DE L'INTERIEUR.

La Chambre se forme en comité général, pour la discussion du projet de résolution dont la teneur suit:

Il y a lieu de modifier la loi du Revenu de l'Intérieur, chapitre cinquante et un des Statuts Refondus du Canada, afin de pourvoir à la définition, au contenu mesuré et à l'usage, par un chimiste ou un pharmacien, des alambics chimiques; aux rabais à permettre dans le calcul des droits sur les esprits quand ils sont déposés en entrepôt dans des réservoirs ligneux

ou métalliques aérés, et déposés en entrepôt dans des barriques de bois; de pourvoir de plus que l'honoraire de patentes d'un manufacturier entrepositaire sera telle somme d'au plus trois cent dollars, selon que le gouverneur en conseil le décrétera; qu'il pourra y avoir rémission des droits sur le malt utilisé dans la manufacture du vinaigre selon des conditions établies; que le département pourra autoriser la préparation du tabac et des cigares dans des paquets de telle grandeur et l'émission de timbres pour les couvrir, selon qu'on le jugera opportun; que l'expression *Méthyle-Hydrate—Poison,* en lettres de certaine grandeur, soit apposée sur certaines préparations médicales; qu'une quantité d'au moins cinq mille cigares sera inscrite par chaque entrée pour entreposage, et sauf pour l'exportation, une quantité d'au moins deux mille cigares sera désentreposée par chaque entrée; qu'un droit d'accise de quatre cents sur chaque gallon de six pour cent d'acidité et ainsi en proportion pour toute teneur supérieure ou inférieure, soit imposé sur l'acide acétique produit au Canada par la distillation destructive du bois ou par tout autre procédé, ou provenant de toute autre source; que l'article 251 et la Partie x de ladite loi soient rappelés et qu'il leur soit substitué une disposition touchant la manufacture au Canada de l'alcool sans mélange de dénaturants quelconques, et des alcools dénaturés et surtout des alcools dénaturés destinés aux arts, à l'industrie, au combustible, à l'éclairage, à l'énergie ou à toute fin mécanique; avec restrictions quant au lieu de manufacture, de vente, de livraison et de transport de tels alcools et à leur utilisation dans les hôpitaux, universités et laboratoires d'étude constitués pour recherches scientifiques seulement; et décrétant que nul alcool ne sera manufacturé ou vendu sous l'empire des dispositions aux présentes pour des fins de boisson; avec telles autres ordonnances sur l'usage de l'alcool recouvré et sa redistillation et sa purification, et sur les étiquettes apposées aux contenants d'alcool de bois ou alcool dénaturé, et sur les sanctions imposées aux contraventions à la loi, selon qu'il sera prescrit.

Plusieurs modifications sont proposées, la première desquelles changera le mode de supputation des droits. Le paragraphe 2 de l'article 155 de la loi actuelle est révoqué. Dans le cas de spiritueux entreposés depuis plus de deux ans, une certaine tolérance est accordée pour déperdition. Les distillateurs prétendent que cette tolérance devrait être plus élevée, attendu que la perte est sérieuse aujourd'hui que la prohibition est en vigueur.

M. McKENZIE: De quelle manière la déperdition est-elle établie?

L'hon. M. REID (ministre des Chemins de fer et des Canaux): Le contenu du réservoir est mesuré chaque fois qu'il y entre ou qu'il en sort de la liqueur. Dans aucun cas, la déperdition n'excède le déficit constaté dans le réservoir. Une autre modification à l'article 250 est ainsi conçue:

La personne à qui il est accordé un permis de fabrication en entrepôt pour l'exportation doit, en recevant cette patente, payer au percepteur la somme, n'excédant pas trois cents dollars, que pourra prescrire le Gouverneur en conseil.

C'est-à-dire qu'au lieu d'un droit uniforme de 300 piastres, le Gouverneur en conseil peut faire des règlements qui prescrivent une somme moindre.

Il y a, en outre, une modification de l'article 255, portant remise du droit dans le cas où l'alcool est employé à la fabrication du vinaigre.

L'article 282 est aussi modifié, par addition des mots qui suivent:

Le département peut autoriser la préparation de tabacs et de cigares en paquets de la grandeur qui lui paraîtra opportune et l'émission de timbres de la dénomination qu'il jugera convenir à la circonstance; mais, quant à la nécessité ou à l'opportunité d'émettre ces timbres, le département sera le seul juge.

L'article 316 est abrogé et le suivant y est substitué:

1. Il ne peut être entré à l'entrepôt, à la fois par une seule et même déclaration, moins de cent livres de tabacs en feuilles ou le contenu d'un paquet, cinq cents livres de cavendish ou autres tabacs, cinq mille cigares ou huit mille cigarettes.

2. Sauf pour l'exportation, il ne peut être sorti de l'entrepôt à la fois et par une seule et même déclaration moins de cinquante livres de tabac en feuilles, cinq cents livres de cavendish ou de tabacs fabriqués, deux mille cigares, ou cinq mille cigarettes.

L'article 366 est révoqué et le suivant y est substitué:

Est imposé, prélevé et perçu sur l'acide acétique produit en Canada par la distillation destructive du bois, ou tout autre procédé, ou de toute autre source, exception faite des cas où la loi le prescrirait différemment, le droit d'accise suivant, qui sera payé au percepteur, etc.

Le seul changement est que nous ajoutons ici les mots: "ou tout autre procédé."

L'article 368 est modifié de manière à définir comme il suit l'alcool dénaturé:

"Alcool dénaturé" signifie l'alcool mêlé de dénaturants qui, au jugement du ministre des Douanes et du Revenu de l'Intérieur, le rend impotable et empêche qu'on ne puisse en extraire l'alcool éthylique.

L'article 369 est modifié ainsi qu'il suit:

L'alcool non mélangé d'un dénaturant quelconque, de même que les alcools dénaturés, plus particulièrement celui qui est défini dans l'article 1er de cette partie s'ils sont destinés à servir dans les arts ou dans l'industrie, pour le chauffage, l'éclairage ou la force motrice, ou toute fin mécanique, peuvent être fabriqués en Canada libres de tout droit d'accise.

On a représenté au Gouvernement que les distilleries pouvaient fabriquer de l'alcool

en quantité, pour fins de chauffage, d'éclairage et en vue de générer de l'énergie motrice. Cette proposition d'amendement a tout simplement pour objet de permettre aux distilleries d'employer de l'alcool dénaturé, pour ces diverses fins.

Voici quel sera le texte de l'article 370:

Sauf dans les cas prévus par cet acte, l'alcool ne pourra être fabriqué, dénaturé ou dégagé, au Canada, que dans les distilleries licenciées à cette fin.

J'espère que la députation approuvera ces modifications, quand ce bill lui sera soumis.

M. McKENZIE: Pourquoi faire payer plus cher, dans certains cas, que dans certains autres, les permis accordés? Certains industriels bien avisés pourraient peut-être profiter de ces distinctions pour obtenir des permis à meilleur compte en venant représenter aux autorités qu'ils ne se proposent de fabriquer qu'une faible quantité d'alcool. Voilà pourquoi il conviendrait de fixer un prix uniforme pour ces permis; quiconque aurait l'intention de s'en procurer un, saurait alors ce qu'il a à payer. Permettre aux gens de demander des faveurs, c'est mettre le ministère à même de pratiquer le favoritisme.

L'hon. M. REID: Je n'ai pas discuté ce point à fond avec les fonctionnaires du ministère, mais quand le bill sera soumis à la députation, j'aurai les renseignements nécessaires et je serai heureux de discuter la question à son point de vue intrinsèque.

(Rapport est fait sur le projet de résolution qui est lu pour la 1re et la deuxième fois et adopté.)

L'hon. M. REID demande à déposer un projet de loi (bill n° 76) tendant à modifier la loi du Revenu de l'intérieur.

Cette motion est adoptée et le projet de loi est lu pour la 1re fois.

Reprise de la séance.

3e LECTURE

De divers projets de loi d'intérêt privé.

Le 1er (bill n° 11), concernant la Central Railway Company of Canada.—M. McMaster;

Le 2e (bill n° 55), émanant du Sénat, ayant pour objet de changer le nom de la Canada Accident Assurance Company en celui de la Canada Accident and Fire Assurance Company.—M. McMaster;

Le 3e (bill n° 20), tendant à autoriser la Canadian Merchant Service Guild.—M. McQuarrie;

Le 4e (bill n° 36), tendant à autoriser la Grain Insurance and Guarantee Company. —M. Blake.

SUITE DE LA DISCUSSION DES SUBSIDES.

La Chambre se forme en comité des subsides.

Administration centrale.—Ministère des Chemins de fer et des Canaux.—Traitements, y compris celui du sous-ministre à $6,000, celui de l'ingénieur en chef, à $5,500, celui de l'adjoint de l'ingénieur en chef, celui de l'ingénieur du département de l'électricité, et celui de l'ingénieur surveillant, à $4,500 chacun; celui du contrôleur à $3,900, et de R. A. C. Henry, à $3,300, $189,300. Dépenses casuelles, $28,000.

L'hon. M. REID (ministre des Chemins de fer et des Canaux): Cet item a été réduit de $13,812.50. Le personnel du ministère compris sous la rubrique d'administration centrale se composait de 110 employés pour l'exercice 1918-1919. Nous l'avons réduit à 96. Les augmentations de traitement sont toutes accordées conformément à la loi du service civil, à l'exception de celle-ci: Le traitement du sous-ministre a été porté de 5,000 à 6,000 piastres, comme dans le cas de tous les autres sous-ministres qui ont reçu, chacun, une augmentation de 1,000 piastres. Nous avions, l'année dernière, la position d'assistant du ministre; c'est M. Graham Bell qui l'occupait et il touchait un traitement de 5,000 piastres. Nous l'avons abolie. Le traitement de l'ingénieur en chef, M. Bowden, était, l'année dernière, de 5,000 piastres; nous l'avons augmenté de 500 piastres. Celui de l'avocat, M. Fairweather, reste à 5,000 piastres.

L'ingénieur en chef suppléant, qui touchait l'an dernier $4,000 en touche aujourd'hui $4,500; l'ingénieur électricien voit son traitement augmenté de $4,000 à $4,500, et l'ingénieur inspecteur est porté de $4,000 à $4,500. Voici les noms de ces messieurs: M. Bell, sous-ministre; M. Bowden, ingénieur en chef; M. Fairweather, solliciteur; M. Sherwood, ingénieur en chef suppléant; M. Murphy, ingénieur électricien; et M. Alexander Ferguson, ingénieur inspecteur. Les autres augmentations inscrites sous le titre de Gouvernement civil sont de simples augmentations statutaires. Le personnel a été diminué, nombre des employés ayant été transféré aux chemins de fer nationaux canadiens, Toronto.

M. McKENZIE: Le comité, sans doute, sera grandement désappointé si le ministre s'abstient, contre son habitude, de donner ici un exposé en détail de la situation financière de toutes les voies ferrées exploitées par le Gouvernement. Si l'honorable

ministre se reporte à la page 2267 du Compte rendu des débats de l'année dernière il verra qu'on lui a mis dans la bouche les paroles suivantes:

Le ministre des chemins de fer et des Canaux a l'habitude de faire tous les ans une revue des opérations des réseaux de l'Etat.

Le ministre est arrivé au point auquel il fait allusion dans la déclaration ci-dessus, et le Gouvernement administre actuellement beaucoup plus de milles de voies ferrées qu'il n'en administrait alors. Je ne vois pas ce qui pourrait bien empêcher le ministre de soumettre maintenant au comité quelque explication des opérations financières du réseau de l'Etat.

L'hon. M. REID: On voudra bien se rappeler que l'organisation des chemins de fer de l'Etat a été complètement remaniée depuis un an, par suite du transfert de ces chemins de fer à une nouvelle direction. Je me propose de faire une déclaration plus tard lorsque le budget de l'Intercolonial viendra en discussion. Probablement que dans une semaine ou deux, je serai mieux en état que je le suis actuellement de soumettre un exposé quant à la situation des chemins de fer dans son ensemble. L'honorable député n'ignore pas qu'une réorganisation est en cours et que des changements se produisent de temps à autre; le moment actuel n'est guère favorable à la présentation d'un état comme celui qu'il a demandé.

M. McKENZIE: Je ne vois pas qu'il y ait lieu de distinguer entre le budget du chemin de fer Intercolonial et celui d'aucune autre voie ferrée dont le comité peut avoir à s'occuper. Je crois comprendre que le réseau entier des chemins de fer de l'Etat est maintenant sous une direction unique et relève du ministre des chemins de fer, et quand ce ministre se présente ici avec le budget des chemins de fer, nous avons le droit de supposer qu'il s'occupe de tout le réseau de l'Etat. L'exposé soumis à la Chambre l'année dernière traitait de l'Intercolonial, du Transcontinental et des chemins de fer de l'I. P.-E. ainsi que de quelques lignes secondaires dans le Nouveau-Brunswick, et les recettes et dépenses portaient sur le réseau tout entier. Devons-nous comprendre maintenant que le ministre a tenu des comptes distincts pour l'Intercolonial à l'exclusion des autres lignes, et que le mode d'administration diffère d'une section à l'autre du réseau de l'Etat; ou bien, les chemins de fer du Gouvernement vont-ils être considérés en bloc? Si cette dernière hypothèse est la véritable, je ne vois pas bien comment on va pouvoir nous soumettre un état relatif à l'Intercolonial et un état différent quant à d'autres sections du réseau de l'Etat. Je vois que l'année dernière le ministre avait fait une estimation des dépenses qu'imposerait l'exploitation des chemins de fer de l'Etat durant l'exercice financier clos en mars dernier, avait déclaré combien de matériel roulant il allait acheter et avait donné un aperçu général des opérations financières du réseau de l'Etat. Le ministre qui, à certains égards, est comme le président de ce réseau de voies ferrées de l'Etat, devrait, à mon avis lorsqu'il demande plus d'argent, nous donner à nous, en qualité de représentants des propriétaires du système, un état exact des opérations de ces chemins de fer au cours de l'année. Le ministre nous déclarait, l'année dernière, qu'il prévoyait un déficit, et le seul point qui reste à élucider à cet égard, c'est de savoir si le déficit est plus considérable qu'il ne l'avait prévu.

L'hon. M. REID: Je me proposais d'aborder ce soir en commençant le budget des canaux ainsi que certains crédits de moindre importance et qui ne soulèveraient probablement guère de discussion, et de remettre à plus tard l'exposé relatif aux voies ferrées, n'étant pas en mesure de fournir à leur égard les renseignements requis. Relativement aux opérations du réseau de l'Etat, la situation est celle-ci: L'an dernier nous avons fait voter un crédit pour l'exploitation des chemins de fer du Gouvernement canadien. Il s'agissait de l'Intercolonial et de ses embranchements, et du Transcontinental entre Winnipeg et Moncton, qui embrassait alors le réseau des chemins de fer du Gouvernement. Nous fîmes voter un crédit pour jusqu'à la clôture de l'exercice financier alors en cours; les recettes furent déposées au crédit du receveur général, et les débours en vue de solder les frais d'exploitation furent faits conformément à la pratique suivie depuis nombre d'années.

Il y a trois à quatre mois, la direction des chemins de fer de l'Etat a été enlevée au ministère des Chemins de fer et confiée à la commission du réseau des voies ferrées nationales du Canada, commission dont M. Hanna est le président et qui fera rapport au Gouvernement et au Parlement par l'entremise du ministre des Chemins de fer et des Canaux.

Lorsque les crédits de l'Intercolonial ou de fortes sommes comprises dans le budget et se rapportant aux voies ferrées nationales seront examinés par le comité, je serai bien aise de faire un exposé semblable à celui de l'an dernier et de fournir tous

les renseignements sur les résultats de l'exploitation de l'Intercolonial, du Transcontinental et des diverses entreprises dont l'Etat a acheté la majorité des actions. J'avais simplement l'intention de faire voter le budget de l'administration civile et de passer ensuite au budget des Canaux.

M. McCOIG: Je tiens à signaler au ministre, un incident qui s'est déroulé, hier soir, à Toronto. Avant le départ de Toronto pour Ottawa, du train du Nord-Canadien, à 10 heures et 55 minutes, j'avais télégraphié de Chatham pour retenir un lit dans le wagon-dortoir, et je comptais naturellement pouvoir en obtenir un. Cependant, à mon arrivée à Toronto, le conducteur du train m'a appris qu'il était impossible de mettre plus de wagons-lits, à cause du nombre des voitures réservées à l'usage des personnages officiels. J'ai demandé au conducteur combien il y avait de ces voitures, et il m'a répondu qu'il y en avait trois, une pour le ministre des Finances, une autre pour le ministre de la Milice, et une troisième pour le président de la commission des chemins de fer. Il a ajouté: "La voiture du président de la commission ne peut être remorquée, parce que nous refusons d'en prendre une quatrième". Le conducteur a dit que nous pouvions entrer dans une voiture du jour et dormir sur les sièges, si nous le voulions. J'ai refusé de le faire et j'ai couru pour attraper le train du Pacifique-Canadien, sur lequel j'ai eu un lit; mais nombre d'autres qui voulaient se rendre à Ottawa pour y traiter des affaires, ont été dans l'alternation de dormir dans une voiture de jour ou dans le fumoir, ou bien de ne pouvoir pas voyager par ce train-là. Cinquante personnes n'ont pas pu se rendre de Toronto à Ottawa par cette ligne de chemin de fer, parce que trois voitures réservées, occupées par trois hommes publics étaient accrochées au train. Pour cette raison, le Nord-Canadien ne pouvait pas augmenter le nombre des wagons-lits.

Le ministre se trompe lamentablement s'il croit qu'il économisera de cette manière. Si les membres du cabinet veulent se servir de voitures réservées pour avoir leurs aises, pendant les vacances, ils peuvent assurément se mettre deux dans un wagon et laisser aux pauvres diables, le privilège d'occuper un lit. Dans cette circonstance, la Providence n'a pas favorisé les ministres; le train a déraillé avant d'atteindre Smith's Falls, preuve que le ciel désapprouvait la conduite des membres du ministère qui occupaient trois voitures réservées, tandis que d'autres dormaient dans des wagons de jour. De plus, après le déraillement, ceux qui avaient réussi à se procurer des lits ont dû attendre, pour déjeuner, l'arrivée d'un wagon-buffet, envoyé d'Ottawa, mais les occupants des voitures réservées, ont pu manger, tandis que les autres voyageurs les observaient par les fenêtres, le ventre creux.

Il n'y a pas au pays un autre réseau de voie ferrée qui, lors d'un retard causé par un accident, ne fournit pas des repas gratuits aux voyageurs. Dans cette circonstance, cependant, je tiens de bonne source que chacun a dû payer son déjeûner dans le wagon-buffet, venu d'Ottawa. Cela peut sembler une plaisanterie, tant tout l'incident est ridicule. Mais le traitement de ceux qui voulaient donner leur clientèle aux chemins de fer de l'Etat a été si peu bienveillant et si injuste que le ministre devrait prendre des mesures afin que ses collègues ne puissent pas dorénavant occuper la moitié d'un train de manière à empêcher les gens de commerce d'obtenir des lits dans les wagons-dortoirs.

L'hon. M. REID: Je conviens qu'un train ne doit pas être encombré de voitures réservées. Hier soir, plusieurs ministres revenaient de leurs vacances de Pâques et se trouvaient sur ce train. Le président et les directeurs, ainsi que sir Henry Drayton, occupaient une voiture. Sir Thomas White se trouvait dans une autre; il avait formé le dessein de revenir à Ottawa la nuit précédente, mais, par malheur, un membre de sa famille est mort et le ministre n'a pu rentrer dans cette ville qu'hier soir. Le général Mewburn n'a pas pu, lui non plus, revenir plus tôt, de sorte qu'ils se sont tous trouvés sur ce train. Mais un incident semblable ne se produit probablement pas une fois par année—il ne se répètera peut-être jamais. Quant à l'accident, il était inévitable, il va sans dire; nous croyons qu'une aiguille a été déplacée et que ce déplacement a été la cause de l'accident. Heureusement, il n'y a pas eu de pertes de vie.

Pour ce qui est des personnes qui ont eu à payer les repas servis dans le wagon-restaurant, je n'ai jamais entendu parler de cela. L'oubli que l'on a commis est probablement dû à l'excitation qui régnait à ce moment. Je suis convaincu que l'administration de nos chemins de fer nationaux fait tout ce qui est en son pouvoir pour satisfaire le public, selon la règle qui a toujours prévalu. Quand il se produit un déraillement, je comprends que les compagnies de chemin de fer ont, au sujet des repas, établi une coutume analogue à celle que l'honorable député invoque. Et je lui sais gré d'avoir attiré mon attention sur la

question des wagons particuliers, et sur les repas que l'on doit fournir aux voyageurs lorsqu'il survient un accident en chemin. Il y a profit à discuter ces problèmes en Chambre. Toutefois, c'est par pur hasard que deux ou trois wagons particuliers se sont trouvés attachés au train d'hier soir. Les députés et les électeurs n'auraient pas raison de se plaindre que les ministres abusent des wagons particuliers; ils en font rarement usage. Sauf, lorsque les circonstance l'exigent absolument. Car, les ministres n'ont guère le temps de faire leur travail à Ottawa, et quand ils voyagent il leur faut pouvoir travailler en route. J'ose affirmer, sans crainte d'être contredit, que l'on emploie moins de wagons particuliers aujourd'hui qu'en aucun temps dans les dix ou quinze dernières années.

M. POWER: Combien y en a-t-il en service?

M. le PRESIDENT: Il me faut rappeler le comité à l'ordre. L'item actuellement en cause est celui du traitement des fonctionnaires attachés au ministère des Chemins de fer et Canaux, et la question des wagons particuliers relève indiscutablement du service extérieur.

M. CLARK (Red-Deer): Je n'étais pas à mon siège lorsqu'une augmentation de traitement a été votée à un sous-ministre. Je ne voudrais faire aucune allusion désobligeante à l'égard du sous-ministre dont il s'agit actuellement, mais je désirerais m'informer des raisons qui valent une augmentation de mille dollars aux sous-ministres des divers ministères en ce temps de crise financière, et savoir si les autres fonctionnaires de l'Etat bénéficient d'une augmentation proportionnée.

L'hon. M. REID: Les fonctionnaires de l'Etat ont, règle générale, reçu une augmentation au cours de l'année dernière. Un boni leur a été accordé, outre l'augmentation statutaire qui leur est votée annuellement. Par contre, le traitement des sous-ministres n'a pas été augmenté depuis plusieurs années. Le coût de la vie s'est élevé pour eux comme pour les autres et, lorsque l'attention du Gouvernement a été attirée sur cette anomalie, nous avons jugé que les sous-ministres avaient droit à une augmentation au même titre que les autres fonctionnaires, et nous leur avons accordée, à tous, une égale augmentation.

M. CLARK (Red-Deer): Pour ne pas laisser subsister de malentendu, je veux bien reconnaître que le coût de la vie pèse sur le sous-ministre autant que sur tout autre citoyen du Canada. Je suis même d'avis qu'un sous-ministre, en temps ordinaire, mérite tout à fait le traitement qu'il touche, y compris cette dernière augmentation. Mais puisque le coût de la vie est à la base de tout ceci, j'ose formuler l'espoir, et sans m'opposer à l'augmentation en question, que le Gouvernement s'occupe de ce problème du coût de la vie. On a fait à la Chambre un exposé très sombre de la situation financière du pays, et à deux reprises, si je ne me trompe, on nous a dit, tout bonnement comme ça, que nous avions un déficit de cent millions. En de telles circonstances, des mesures s'imposent, et j'espère que nos recettes douanières, particulièrement satisfaisantes à cette heure, si je ne fais erreur, n'induiront pas le Gouvernement à croire que nous pouvons continuer à dépenser de l'argent et à augmenter les traitements sans faire effort pour obvier au mal, je veux dire à la cherté de la vie. Si les prix persistent dans leur ascension, les ministres devront peut-être, encore au prochain exercice, demander à la Chambre d'augmenter les traitements. Avec un déficit de cent millions qui n'est pas comblé, on peut éprouver quelque anxiété, sinon une vive appréhension, à l'égard du budget qui nous attend, et je ne prévois rien moins qu'une crise financière très grave.

Au cours des prochaines semaines, je compte donc que le Gouvernement, en son entier, se préoccupera sérieusement de la cherté de la vie et de la situation financière du pays. S'il n'est pas faux que l'histoire se répète, nous verrons dans deux ou trois ans un état de choses bien différent de celui qui existe présentement. Notre pays est encore sous le coup des conditions que la guerre a créées, et il s'en faut que tous nos soldats soient de retour. A l'instar des autres pays qui disposent de matières premières, nous exportons beaucoup de vivres à nos alliés pour nourrir les peuples de l'Europe centrale. Quand ces peuples auront fait une récolte dans leurs pays pour leur compte, la situation ne sera plus la même. Si, de notre côté, nous avons une bonne récolte, je n'hésite pas à prédire aux ministres qu'il s'ensuivra une crise financière et économique qu'ils n'appréhendent pas comme ils devraient le faire.

J'ose parler ainsi, en ce moment, sans avoir la moindre intention d'attribuer un blâme spécial au ministre des Chemins de fer (M. Reid) qui, je crois, avance admirablement son travail, dans cette Chambre—et je suis le dernier homme à vouloir mettre des entraves à la besogne

qu'il doit expédier ici—et de combattre le crédit en discussion. L'état de choses qui existe généralement, toutefois, est tel qu'il doit s'imposer à l'étude sérieuse de tout gouvernement qui veut mériter des félicitations au cours des deux années prochaines pour sa prescience, sa discrétion et son économie.

L'hon. M. REID: Il n'y a aucun doute que ce que l'honorable député dit est vrai. Le prix de la vie en Canada, comme en tout autre pays du monde, est une question très sérieuse. Le Gouvernement se préoccupe beaucoup de ce problème, et lorsque se fera l'exposé budgétaire, nous aurons à débattre toute la situation et à examiner ce que nous pouvons faire. Lorsque je vois les prix que la population doit acquitter pour les articles nécessaires à la vie, tels que les vêtements et le reste, je sens que le coût de l'existence est devenu à ce point élevé que la population ouvrière doit avoir des salaires plus forts, si l'on veut qu'elle se trouve en état de vivre. Je crois que tous les membres de la Chambre désirent ardemment s'occuper de cet état de choses et faire tous les efforts possibles pour améliorer cette situation. Cette question est très vaste. C'est un problème dont la solution réclame l'application intellectuelle des meilleurs éléments de notre population. J'espère qu'on avisera, lors de l'étude du budget, aux moyens d'abaisser la chèreté de la vie.

M. POWER: A propos du crédit relatif à l'avocat du ministère, le département de la Justice ne s'occupe-t-il pas des questions de loi qui se soulèvent dans le département dont il est question ici?

L'hon. M. REID: Le département de la Justice s'occupe de toutes les affaires contentieuses en dehors de chaque département, mais il a toujours été nécessaire, en ce qui avait trait à des questions de chemin de fer, de retenir les services d'un avocat attaché au département pour préparer les causes et pour donner son avis dans les causes dont le département était saisi. Si ces causes ne sont pas ou si elles ne peuvent pas être réglées, il est évident qu'on les renvoie au département de la Justice qui choisit des avocats en dehors complètement du personnel du département, qui s'occupent des causes et qui les poursuivent jusque devant les cours. Cela n'arrive que dans les cas où le sous-ministre de la Justice ou le solliciteur général ne s'occupe pas de ces procès. Nombreuses sont les causes où le sous-ministre de la Justice, s'il en a le temps, ou le solliciteur général comparaît devant les cours.

M. POWER: Quel est le nombre total des avocats employés par le département?

L'hon. M. REID: Nous avons un avocat au département des Chemins de fer et des Canaux. Les chemins de fer, il va sans dire, retiennent les services de plusieurs avocats. Quand le département des Chemins de fer exploitait l'Intercolonial et le Transcontinental, nous avions, à Ottawa, un seul avocat, M. Fairweather, et nous avions, en outre, à Moncton, M. Alward qui avait un assistant. C'était tout le personnel d'avocats pour tout ce réseau de chemin de fer.

M. POWER: Si je comprends bien le ministre, chaque division des chemins de fer nationaux canadiens, c'est-à-dire, l'Intercolonial, le Transcontinental et le Nord-Canadien, compte un avocat sinon deux jurisconsultes. Je ne vois pas ce que l'avocat dont le ministre parle peut bien avoir à faire, si chaque chemin de fer renvoie ses questions litigieuses à son propre avocat. Quels sont les devoirs de cet avocat?

L'hon. M. REID: Quand le département des Chemins de fer exploitait l'Intercolonial et le Transcontinental, nous avions, à Ottawa, un avocat qui devait conseiller le ministre sur les questions qui lui étaient soumises, et il y avait également du travail juridique à expédier à propos des canaux, tels que celles relatives aux baux, aux conventions et autres transactions de cette nature qu'on préparait et réglait à Ottawa. Tout cela donne du travail aux avocats.

Il va sans dire que dans le cas d'un réseau de voies ferrées qui s'étend sur une distance de 13,000 milles, les questions litigieuses ne peuvent manquer. Ainsi, nous avons, par exemple, un juriconsulte à Moncton. Les questions litigieuses ne font que s'accumuler à l'occasion des chemins de fer nationaux canadiens, et l'on doit en référer au Gouvernement, et le ministre doit avoir sous la main un avocat pour l'aviser dans tout cela. M. Fairweather a beaucoup à faire dans le travail qu'il doit expédier et qui se rattache au département. Je ne crois pas qu'un ministre puisse administrer ce qui se rapporte à son département, s'il n'a pas un avocat à sa disposition.

M. POWER: Un des avocats du département de la Justice ne pourrait-il pas faire ce travail tout aussi bien? Le département des Chemins de fer et des Canaux n'a-t-il pas dans son personnel quelqu'un d'assez versé dans ces sujets pour faire ce travail?

L'hon. M. REID: Ce serait simplement charger ce département d'une besogne qu'un autre doit expédier. Il faudrait peut-être

nommer un autre avocat pour faire ce travail. En outre, le département de la Justice ne fait pas le travail départemental que M. Fairweather expédie. Chaque département fédéral à un avocat à lui seul, si je ne me trompe pas.

Cela entraînerait beaucoup d'inconvénient pour nous, s'il nous fallait adresser nos dossiers au département de la Justice, ou faire venir continuellement ici l'avocat pour expliquer les questions. Il se passe à peine un jour sans qu'on ait à préparer un bail ou une traité, et l'on a absolument besoin d'un juriconsulte.

M. BUREAU: Les mesures législatives soumises au Parlement au nom du département des Chemins de fer sont-elles préparées par l'avocat du département, ou par l'aviseur parlementaire, par exemple le projet de loi créant le chemin de fer de l'Etat?

L'hon. M. REID: J'ai demandé à M. Fairweather de consulter l'avocat du chemin de fer de l'Etat et la commission des chemins de fer, si nécessaire, pour la rédaction du bill.

M. BUREAU: N'est-il pas aussi chargé d'assister le ministre des Chemins de fer et des Canaux au comité des chemins de fer?

L'hon. M. REID: Oh oui, il comparaît devant le comité des chemins de fer.

M. CAHILL: Qui était assistant du ministre? Comment se fait-il que l'on ait aboli cette position?

L'hon. M. REID: C'était M. Graham Bell. Quand M. Campbell, qui était sous-ministre, est devenu commissaire des grandes routes. M. Graham Bell a pris sa place, et la position d'assistant du ministre a été abolie.

Canal de navigation Welland.—Construction, $3,500,000.

L'hon. M. REID: Les députés se rappellent que le nouveau canal Welland était en voie de construction quand la guerre a été déclarée. On a continué les travaux pendant un certain temps après cela, puis ils ont été arrêtés. Il y avait quatre sections en voie de construction: 1, le dragage du port, l'achèvement des travaux de bétonnage et le réglage du déversoir; travaux qui étaient sous l'entreprise de la "Dominion Dredging Company" au moment ou ils ont été suspendus. Il y avait aussi les sections 2, 3 et 5 du canal, qui étaient les plus considérables. Quand la guerre a pris fin et que la démobilisation a commencé, nous avons cru qu'il était nécessaire de reprendre les travaux pour procurer de l'emploi. Beaucoup d'entre ceux qui travaillaient là s'étaient enrôlés; il y avait aussi dans cette région, un grand nombre de gens qui étaient sans emploi du fait de la fermeture des usines de munitions. On se rappelle l'inquiétude qui régnait dans le pays à ce moment-là. C'est pourquoi nous avons décidé de reprendre les travaux qui avaient été commencés. Evidemment nous avions réglé avec les entrepreneurs et les entreprises avaient été annulées. Quand il s'est agi de reprendre les travaux, nous avons pensé que les prix des matériaux et de la main-d'œuvre étaient si élevés qu'il serait pour ainsi dire impossible pour les entrepreneurs de soumissionner à des prix raisonnables. Aussi nous avons chargé les anciens entrepreneurs des travaux de ces quatre sections qui devaient employer un grand nombre de gens, et cela à raison d'un tant pour cent au-dessus du coût de revient. Nous avons décidé de leur accorder 8 p. 100. Ces entrepreneurs connaissaient le travail, avaient toute leur organisation, et nous avons pensé qu'ils pourraient faire le travail de la façon la plus économique. Le travail se poursuit de mois en mois, car nous avons stipulé dans le marché, que nous pouvons changer le système quand nous voulons, et demander des soumissions, de sorte que nous puissions profiter des conditions quand elles deviendraient de nouveau normales.

Nous avons aussi stipulé dans l'arrêté ministériel que l'entreprise ne s'étendrait pas plus loin que la présente année, c'est-à-dire décembre 1919, de façon qu'il n'y ait aucune confusion avec les entrepreneurs ni avec le public. Dans la section n° 1, nous estimons que la somme qui pourrait être dépensée pour ces travaux serait $500,000; dans le n° 2, $600,000; dans le n° 3, $700,000 et dans le n° 5, $500,000. Pour l'achat de machines, ciment, ponts, rails d'acier, etc., $1,200,000. Les entrepreneurs ne reçoivent pas de commission sur cette dernière somme, mais sur les autres seulement. Quoique le chiffre de $3,500,000 soit porté dans les estimations, nous n'aurons à payer tant pour cent que sur $2,300,000 au plus, si tous les travaux sont faits.

M. FOSTER (York-Est): Les travaux ont cessé il y a environ deux ans. Avant qu'on les reprenne, il serait bon de savoir dans quel état ils sont actuellement. A-t-on fait une inspection des lieux pour s'en assurer?

L'hon. M. REID: Les ingénieurs ont examiné les travaux.

M. FOSTER: Dans quel état sont-ils?

L'hon. M. REID: Je suis informé par l'ingénieur en chef qu'ils sont dans le même état que lorsqu'ils ont été abandonnés, exception faite d'éboulements à deux endroits où des excavations avaient été faites.

M. FOSTER: Les a-t-on inspectés dernièrement? Dans ce cas, l'ingénieur a dû s'apercevoir qu'ils ne sont pas dans l'état qu'indique le ministre. Il y a de grandes culées qui ont coûté des milliers de dollars et qui ne sont pas en bon état.

L'hon. M. REID: Un des éboulements s'est produit à Queenston Road Bridge. Il fallait absolument suspendre les travaux à cette époque-là, et naturellement nous ne pouvions pas espérer que les travaux seraient en aussi bon état que s'ils avaient été continués.

On m'informe que la grande culée qui s'est écroulée se trouvait à Queenston-Road.

M. EULER: L'honorable député d'York-Est (M. Foster) a soulevé la question même que j'allais poser au ministre. Près de la ville de Sainte-Catherine, depuis qu'on a interrompu les travaux du canal, les murs de ciment se sont écroulés et il en est résulté pour des milliers de dollars d'avaries. Sur qui retomberont ces pertes: est-ce sur le Gouvernement ou sur les entrepreneurs?

L'hon. M. REID: Quand il survient pareilles pertes, c'est sur le Gouvernement qu'elles retombent, parce que nous avons fait un règlement de compte avec les entrepreneurs, il y a quelques années. Toutefois, je dois m'en tenir aux renseignements qui me fournit l'ingénieur en chef, et il me dit qu'on a mal renseigné l'honorable député au sujet des dommages.

M. EULER: Je ne suis pas ingénieur, mais il suffit de jeter, en passant, un coup d'œil sur les ouvrages pour constater qu'il y a de graves dommages; il faudra reconstruire ces travaux. Si, d'un autre côté, les dommages ont été causés par l'interruption des travaux à une heure indue, je suppose que le Gouvernement devra supporter les frais; mais s'ils sont le résultat d'une maçonnerie de qualité inférieure, il me semble que les entrepreneurs doivent en porter la responsabilité.

M. CAHILL: Que fournissent donc les entrepreneurs pour ces 8 p. 100 supplémentaires qu'ils obtiennent, et qui sont-ils?

L'hon. M. REID: Voici les entrepreneurs de la première section: la compagnie de dragage du Dominion, dont le siège est à Ottawa; pour la deuxième, Baldry, Yerburgh et Hutchison, une société anglaise; pour la troisième, Doheny, Quinlan et Robertson; pour la quatrième, la compagnie canadienne de dragage. Nous fournissons l'outillage. Les entrepreneurs ne touchent pas au pourcentage sur l'outillage; ils n'en reçoivent que pour les matériaux et la main-d'œuvre.

M. BUREAU: Ils touchent un pour cent sur 2,300,000 piastres?

L'hon. M. REID: Cela s'entend, s'ils exécutent cette quantité d'ouvrage.

M. BUREAU: Que font-ils pour gagner cela? Ils se promènent sans doute alentour des travaux?

L'hon. M. REID: Ces entrepreneurs, en retour de ces 8 p. 100, fournissent ce que les entrepreneurs fournissent d'ordinaire sur le pied du pour-cent. Ils fournissent leur personnel, s'occupent de la gestion financière et leur pour-cent est sur le même pied que celui payé à toute société d'entrepreneurs. A mon avis, ce pour-cent est légitime. Les entrepreneurs ont demandé le même pour-cent qu'on accorde aux autres corporations et, l'honorable député le sait, la cour de l'échiquier a décidé que 10 p. 100 constituent un pour-cent juste et légitime.

M. BUREAU: De quelle cause s'agit-il?

L'hon. M. REID: Voici la compagnie de dragage du Dominion. Au cours de l'année, elle réaliserait tout au plus 10,000 dollars, et il y a les frais adhérents au chef de la société, au bureau du surintendant, à la gestion financière et le reste. A mon avis, c'est un pour-cent fort raisonnable.

M. CAHILL: De quelle gestion financière s'agit-il?

L'hon. M. REID: Les entrepreneurs achètent les matériaux et paient les salaires deux fois le mois, et nous payons les entrepreneurs une fois le mois. Ils paient le salaire de leur personnel vers la mi-mars et la fin du même mois, et nous ne les payons que le 15 avril; bref, la gestion financière est assez onéreuse.

M. CAHILL: Obtiennent-ils aussi leurs 8 p. 100 pour ce service financier?

L'hon. M. REID: Ils obtiennent 8 p. 100 sur le chiffre de deniers payés pour matériaux et main-d'œuvre, mais non pas pour la gestion financière.

M. BUREAU: Je ne saurais dire si je saisis bien la question, mais tout cela me paraît assez singulier. Les travaux de notre palais législatif ont été adjugés à l'entre-

prise, paraît-il, sur le pied d'un pour cent comme celui-ci. L'entrepreneur—M. Lyall, je crois—fournit tout l'outillage. Dans le cas dont il s'agit, le ministre dit que les travaux sont à l'entreprise, et il ajoute: "Nous avons fait un règlement de compte avec les entrepreneurs et tout est parfait. Ces entrepreneurs ont sans doute fourni l'outillage et tous les matériaux voulus pour l'exécution des travaux. Si je ne me trompe, on emploie ces entrepreneurs parce qu'ils sont au courant de la besogne, et il en doit être ainsi; mais c'est le mode de paiement que je ne saisis pas parfaitement. Le ministre dit que la compagnie canadienne de dragage exécutera une partie des travaux. Le Gouvernement achètera les dragueurs et les entrepreneurs fourniront l'effectif ou le personnel. Ce sont des ouvriers d'élite qui manutentionneront ces machines. Le Gouvernement soldera les salaires de ces ouvriers et versera à la compagnie canadienne de dragage un pour-cent sur les salaires que celle-ci paie à son personnel. Disons que je me trouve dans la situation de ces entrepreneurs: vous allez payer 8 p. 100 sur chaque dollar consacré à ces travaux, et je n'aurai qu'à me tenir dans mon bureau.

Le ministre semble attacher une grande importance à la question de fournir de l'argent. En temps ordinaire je consentirais bien à favoriser n'importe qui ou n'importe quoi avec le crédit du Canada derrière nous. Tout ce que vous avez à faire c'est d'évaluer le progrès des travaux et quand vous avez cette évaluation vous vous adressez à une banque qui ne demande pas mieux que d'avancer l'argent aux entrepreneurs. L'entrepreneur reçoit huit pour cent pour fournir le personnel qui est payé par le Gouvernement. Les comptables et les employés de bureau sont payés par le Gouvernement et en plus l'entrepreneur ne se sert pas de son outillage qui reste à rien faire ou qui est utilisé ailleurs et le Gouvernement achète l'outillage. Le Gouvernement gagnerait davantage s'il allait un peu plus loin, comme il l'a fait pour la construction des édifices du Parlement, en demandant à l'entrepreneur de fournir son outillage et en lui accordant un pourcentage un peu plus élevé. Le Gouvernement ne va pas creuser des canaux toute sa vie et l'outillage pourra ne lui être d'aucune utilité quand il en aura fini avec le canal Welland et ce sera 1,200,000 piastres perdues. Ce serait plus avantageux pour le Gouvernement de payer 10 p. 100 et de ne pas être encombré de ce matériel et de cet outillage, quand les travaux seront terminés. Je ne peux pas comprendre quel service rendra l'entrepreneur pour ce prix de huit pour cent qu'il reçoit sur les 2,800,000 piastres.

L'hon. M. REID: Nous ne pouvons pas faire un marché de ce genre sur le coût plus un intérêt et demander aux entrepreneurs de fournir leur outillage parce que l'entreprise peut ne durer que deux ou trois mois. Aucun membre du Gouvernement ne peut s'attendre à faire très longtemps ces travaux sur cette base ou à les continuer plus longtemps qu'il est nécessaire. Nous demanderons des soumissions...

M. BUREAU: Mais l'outillage?

L'hon. M. REID: Quiconque soumissionnera pour ce travail voudra avoir l'outillage et nous demanderons à ceux qui soumissionneront de le prendre. Il faudra qu'ils le prennent, s'ils veulent exécuter les travaux. Tant que nous avons l'outillage nous ne payons aucun pourcentage à son sujet.

M. BUREAU: N'est-ce pas ainsi avec l'entreprise de Peter Lyall and Sons pour les édifices du Parlement?

L'hon. M. REID: J'ignore les conditions de leur entreprise; je parle de celle-ci. Prenez l'outillage de la Dominion Dredging Co; ses dragues valent 350,000 piastres et il en coûte environ 10,000 piastres par mois pour les faire travailler. Nous payons seulement un pourcentage sur 10,000 piastres qui est le coût de l'exploitation, ou 800 piastres. Si la compagnie avait dépensé 350,000 piastres pour cet outillage elle voudrait avoir plus de huit pour cent sur 350,000 piastres.

M. BUREAU: Certainement, je le sais.

L'hon. M. REID: Ainsi, nous avons l'outillage et quiconque reçoit de nous cette entreprise devra prendre l'outillage quand nous demanderons des soumissions. En plus, les entrepreneurs ne reçoivent pas 8 p. 100 sur tout ce qui entre réellement dans les travaux. Ils ne le reçoivent pas sur le ciment qui compte pour beaucoup dans ces travaux. Nous ne payons pas de pourcentage sur les matériaux que nous pouvons fournir. Ils ne touchent rien sur le ciment ou sur l'acier pour le ciment armé; nous avons ces matériaux en mains. Il nous reste une quantité de matériaux de l'entreprise primitive sur lesquels ils n'ont aucun pourcentage. Quand nous prenons tout en considération, le pourcentage est suivant moi très raisonnable. Ce sont des entrepreneurs importants et très dignes de confian-

ce. Ils ont toujours une organisation toute prête dont ils doivent payer les hommes même s'ils ne sont pas occupés afin de maintenir leur organisation. Ils sont sans emploi pendant un certain temps et ils doivent compter payer leurs hommes pour le temps durant lequel ils n'ont pas été employés. L'ingénieur en chef, son personnel et moi-même avons examiné l'affaire complètement avec notre avocat-conseil et je crois que si l'on tient compte de tout, le pourcentage est un montant juste et raisonnable.

M. BUREAU: Je ne suis pas de l'avis du ministre. En supposant que les matériaux fournis par les entrepreneurs coûtent seize pour cent, cela ferait 36,000 piastres de plus que les 2,300,000 piastres que le ministre va dépenser. Mais il va dépenser 1,200,000 piastres pour un outillage qui doit être entretenu. Il y aura de l'usure et de la détérioration. Dans tous les cas vous perdrez ces 1,200,000 piastres tandis que si vous doublez la commission et si les entrepreneurs fournissent leur outillage, il en résultera un plus grand bénéfice pour le pays. Il est plus naturel de prendre soin de ce qui vous appartient que de ce qui est à votre voisin et finalement vous vous en trouveriez mieux. Je ne critique pas le système du coût plus une redevance, mais je trouve que c'est une grande erreur pour le Gouvernement de fournir cette drague et cet outillage en dépensant 1,200,000 piastres et en plus de payer une commission. Le ministre dit qu'on ne paiera pas le ciment que l'on a déjà à notre disposition.

Si j'ai bien compris, il s'agit de ciment que les entrepreneurs ont acheté et sur lequel ils ont réalisé un certain profit.

L'hon. M. REID: Sur ce crédit de 1,200,000 piastres nous allons acheter l'outillage, le ciment, les ponts, les rails d'acier, les travaux du génie et ainsi de suite. Lorsque l'honorable député affirme que sur ce crédit de 3,500,000 piastres nous allons débourser 1,200,000 piastres pour l'acquisition d'un outillage, qui n'aura plus aucune valeur quand l'entreprise sera terminée, il parle sans être complètement au fait de la situation. Cette somme est destinée à l'achat de l'outillage et du ciment utilisé pour la construction de ces travaux; les entrepreneurs ne reçoivent pas de commission de ce chef.

M. BUREAU: Pourquoi ne reçoivent-ils pas de commission?

L'hon. M. REID: Parce que le contrat le dit expressément, sur toutes les choses que fournit le département, ils ne reçoivent pas de tant pour cent. On estime qu'il faudra une somme de 1,200,000 piastres pour cette fin et ils ne reçoivent pas de commission.

Il ne s'agit pas non plus d'une perte absolue, car les ponts et les rails d'acier seront revendus plus tard à un faible rabais. Ce sont des rails qui ont servi que nous achetons à l'heure qu'il est.

Il va sans dire que si le prix des rails d'acier diminuait au cours des trois ou quatre prochaines années, le département subirait peut-être quelques pertes; cependant, nous sauverons toujours quelque chose, pour la bonne raison que nous pourrons toujours les revendre comme vieux fer.

M. BUREAU: Est-ce que les rails d'acier et le ciment sont compris dans ce crédit de 1,200,000 piastres?

L'hon. M. REID: Certainement; de même que les ponts et les travaux du génie. C'est-à-dire dans l'item de 3,500,000 piastres.

M. BUREAU: Cette somme suffira à payer les salaires et les matériaux qui entreront dans l'exécution des travaux?

L'hon. M. REID: Certainement.

M. BUREAU: Le ciment est considéré ici comme partie du matériel; je ne suis pas prêt à admettre cela. Pour moi, je compte comme formant partie du matériel, tous les outils, pour ne citer qu'un exemple, les dragues, les gens et les machines à forer. Voilà à mon sens l'outillage qui n'aura plus aucune valeur pour l'Etat lorsque l'entreprise sera terminée.

Quelle somme sur ce crédit de 1,200,000 piastres sera employée à l'achat du ciment et des rails d'acier? Lorsque nous serons renseignés à ce sujet, nous serons en mesure de vérifier les chiffres.

L'hon. M. REID: L'ingénieur en chef m'informe que nous allons acquérir pour environ 300,000 piastres de matériel à part celui que nous possédons déjà. Il restera donc 900,000 piastres à même ce crédit pour l'achat du ciment, des ponts, des rails d'acier et le reste, sans compter les frais pour les travaux du génie.

M. CAHILL: Si j'ai bien compris, le ministre a déclaré que l'une des raisons pour lesquelles le département a décidé de faire exécuter les travaux sur ce plan-là,

c'est qu'il faut rembourser les entrepreneurs des frais qu'ils ont supportés pour maintenir leur personnel pendant toute la période où les travaux ont été arrêtés.

L'hon. M. REID: L'honorable député a donné trop de portée au sens de mes déclarations. J'ai affirmé que les entrepreneurs sont obligés de maintenir un certain personnel pour être prêts à faire face à toutes les éventualités; or, en mettant ces hommes à l'œuvre, ils ont probablement fait une estimation de la période pendant laquelle leur personnel attendrait pour commencer les travaux. Tout le monde m'assure que le tant par cent que reçoivent ces hommes est juste et raisonnable. De plus, si vous tenez compte que le département se réserve le droit d'abandonner les travaux en n'importe quel temps pour demander des soumissions. . . .

M. BUREAU: En avertissant un mois à l'avance.

L'hon. M. REID: En avertissant un mois à l'avance, et c'est bien ce que nous avons l'intention de faire dès que la situation redeviendra normale. A l'heure qu'il est, le temps n'est pas propice pour demander des soumissions, car certains entrepreneurs m'assurent qu'ils seraient fort en peine de fixer un prix vu le coût anormal des matériaux et de la main-d'œuvre: nous ne voyons pas d'autre méthode que d'adopter le système de la régie intéressée, si le Gouvernement devait faire commencer l'exécution de ces travaux.

M. BUREAU: Je ne m'oppose pas au système qui a été suivi; mais je suis d'avis que la conduite du département relativement à l'outillage prête à la critique. Cet outillage coûtera au Gouvernement 300,000 piastres, car on l'a acheté à des prix extraordinairement élevés. C'est une erreur, selon moi, de ne pas exiger que l'entrepreneur fournisse son propre outillage. Dans les sections du canal où les travaux ont actuellement été adjugés à l'entreprise, les entrepreneurs ont fourni leur outillage. Ils avaient et ils ont encore tout le matériel voulu pour exécuter les travaux. Quand bien même le Gouvernement aurait été obligé de payer aux entrepreneurs une commission de 16 pour 100 sur les travaux exécutés, je soutiens qu'il aurait encore pu réaliser une économie appréciable de ce chef.

Que l'entrepreneur qui se chargera de l'exécution des travaux fournisse son outillage. Achetez les matériaux, si vous le jugez à propos, mais laissez l'entrepreneur fournir ses dragues et tout le reste de l'outillage nécessaire. Naturellement, il y a une raison pour cela: c'est qu'un entrepreneur prend beaucoup plus de soins d'un outillage qui lui appartient que de celui de son voisin.

L'hon. M. REID: Il est possible que le département subisse des pertes lorsqu'à l'avenir il vendra cet outillage à l'entrepreneur qui aura obtenu l'entreprise, c'est-à-dire si les prix baissent suffisamment pour que nous soyons en mesure de demander des soumissions. Il nous faudra porter la peine d'avoir continué l'exécution de cette entreprise publique à cette époque critique.

Nous avons indubitablement payé l'usine plus cher que nous ne nous attendrions d'avoir à la payer dans un an d'ici. Que les temps ordinaires reviennent, et l'usine se vendra meilleur marché, comme tout le reste.

M. BUREAU: Les entrepreneurs n'ont-ils pas l'usine? Ce sont les mêmes qui faisaient l'ouvrage auparavant, n'est-ce pas ?

L'hon. M. REID: Effectivement.

M. BUREAU: Avez-vous réglé, avec eux, cette affaire de l'outillage qu'ils ont vendu au Gouvernement ?

L'hon. M. REID: Au moment de régler avec ces entrepreneurs, nous avons acheté d'eux l'outillage dont nous avons ensuite revendu une grande partie.

M. BUREAU: A qui ?

L'hon. M. REID: Le matériel mobile a été vendu au public et à des prix considérablement plus élevés que ceux auxquels nous l'avions obtenus des entrepreneurs. Nous avions pris possession du matériel d'après une évaluation faite par une maison de Montréal, et nous l'avons revendu plus cher. Le matériel resté là a été aussi acheté des entrepreneurs, lorsque nous avons réglé avec eux.

M. BUREAU: L'affaire se trouve donc terminée ?

L'hon. M. REID: Lorsque nous avons, il y a deux ans, clos notre compte avec ces hommes, nous avons dû accepter d'eux l'usine.

M. BUREAU: Si le Gouvernement est propriétaire de l'usine, tout est à bien.

L'hon. M. REID: Nous sommes propriétaires des quatre cinquièmes de l'ou-

tillage dont nous avons la possession, et ce que nous achetons, c'est l'autre cinquième.

M. CAHILL: Le ministre a-t-il décidé de finir cet ouvrage à une certaine époque et, dans l'affirmative, combien pense-t-il que cela va coûter? Quelle est, au reste la politique que le Gouvernement a l'intention de suivre à ce sujet? Le ministre se borne-t-il à continuer les travaux aux lieu et place de ces entrepreneurs, et pour d'autres à qui il désire en confier l'entreprise?

L'hon. M. REID: Nous avons décidé de poursuivre les travaux jusqu'à la fin de décembre prochain, et c'est là tout ce à quoi nous avons pourvu dans le budget. Le Gouvernement devra décider à la prochaine session de ce qui sera fait.

M. CAHILL: N'y avait-il aucun entrepreneur de prêt à exécuter cet ouvrage en régie intéressée? Il me semble extraordinaire que ces hommes n'aient eu qu'à se rendre sur les lieux avec un crayon à l'oreille pour obtenir 8 p. 100 des dépenses effectuées.

M. McKENZIE: Il faudrait, ce me semble, d'autres raisons que celles-là avant de nous engager dans une dépense si extraordinaire. Il faut que la nécessité soit grande pour que l'on commence ce travail dans les circonstances actuelles, et des motifs d'économie doivent avoir induit le ministre à le suspendre quand la guerre a été déclarée.

Je suppose qu'il a fait un inventaire de l'état d'avancement des travaux quand le chantier a été fermé. Les travaux actuels ont été commencés au milieu de l'hiver, à une époque où les entrepreneurs auraient, en période normale, cessé l'ouvrage. Je suppose qu'il y a dans ce canal beaucoup de travaux de terrassement et de maçonnerie à exécuter, et cela coûte gros quand c'est fait en hiver. Le ministre ne nous a pas dit si quelqu'un de nos rapatriés ne s'est pas adressé à lui pour avoir de l'ouvrage sur ce chantier. Si un groupe considérable de ceux qui ont été en Europe ou ont travaillé aux munitions, étaient venus lui dire: Nous sommes sans ouvrage, nous avons servi le pays dans cette guerre, et nous pensons que le Gouvernement doit s'occuper de nous, le ministre pourrait alors calculer si ce ne serait pas moins cher pour le pays, de donner à ces hommes tant par jour, pour ne rien faire, ou leur payer une pension, ou encore adopter quelque autre mesure, plutôt que de commencer un pareil travail à de si grands frais et dans des circonstances si peu favorables—non pas même pour exécuter l'ouvrage, mais pour donner de l'emploi à ceux qui lui en demandent. Rien, jusqu'à présent, ne nous dit que de tels hommes n'ont cherché à obtenir du travail ou ont été mis effectivement à l'ouvrage. Somme toute, l'objet de ces travaux est plus ou moins de faire la charité; comme je le dis, il est question de donner de l'ouvrage à des gens qui n'ont rien à faire, plutôt que d'exécuter une entreprise dont le pays attend les résultats. Si le ministre peut dire qu'il a accompli cet objet, le comité en éprouvera quelque satisfaction, quoique ce soit la payer un peu cher. Je crois bien, cependant, que ce motif n'existe pas d'avoir commencé les travaux à pareille époque. J'aimerais à savoir du ministre comment s'y prennent les fonctionnaires, après certaines périodes données, pour arriver à établir quelle somme on a dépensée à cet ouvrage. Il est extrêmement difficile de faire une évaluation juste de la quantité de terre déplacée en hiver, eu égard aux fréquents éboulements qui se produisent, et il est difficile, en outre, dans les cas où il faut, chaque matin, pomper des tonnes d'eau hors des déblais, de dire combien il faut accorder pour un travail de cette nature.

C'est la première fois que j'entends parler de faire construire un canal en régie intéressée. Je n'ai jamais entendu parler, non plus, de faire construire un chemin de fer ou un quai de cette manière, et le ministre ne devra recourir à ce procédé que dans le cas d'absolue nécessité. Autrefois on faisait exécuter les travaux selon un marché que l'on concluait après avoir demandé des soumissions. L'honorable ministre est en état de nous dire ce que chaque partie des travaux a coûté et combien elle aurait coûté avant la guerre, si on l'avait fait exécuter en régie intéressée. S'il trouve que les travaux exécutés par parties coûtent plus cher aujourd'hui que dans ce temps-là, c'est à lui d'en faire cesser l'exécution le plus tôt possible et d'attendre qu'il puisse les faire faire de la manière ordinaire.

L'hon. M. REID: Dans la péninsule de Niagara il est resté des milliers d'hommes sans ouvrage depuis que la guerre est terminée et que les usines de munitions ou d'autres industries de guerre ont discontinué leurs opérations. Ces hommes-là ne sont pas venus me demander l'aumône pour eux et leur familles, ils m'ont demandé de l'ouvrage pour assurer leur subsistance et celle de leurs femmes et de leurs enfants. Nous

ne tenions pas à faire exécuter des travaux au milieu de l'hiver, mais nous étions obligés de répondre aux exigences d'un état de chose particulier. Il y avait des ouvriers sans ouvrage, des familles dans la gêne, et le prix des choses nécessaires à la vie était très élevé. Force fut donc au Gouvernement de travailler à procurer de l'emploi dans toutes les parties du Canada où le chômage existait. Vers la fin de la guerre la population de Sydney était dans la consternation, les aciéries allaient suspendre leurs opérations et des milliers d'hommes allaient se trouver sans emploi. On pria le Gouvernement de trouver moyen de retenir ces hommes à l'ouvrage et de maintenir les aciéries en opération. On nous demandait de $70 à $80 la tonne pour des rails de chemin de fer. Si nous eussions attendu le retour des choses à l'état normal, ou attendu que nous eussions besoin de rails pour en acheter, nous les aurions payés beaucoup moins cher. Je l'avoue franchement, si nous avions agi, dans ce cas, de la même manière qu'on veut nous faire agir par rapport au canal Welland, des milliers d'hommes alors employés aux aciéries seraient restés sans ouvrage durant tout l'hiver dernier. Nous avons conclu avec les aciéries de Sydney un marché en vertu duquel nous avons payé les rails à raison de $65 la tonne; en attendant jusqu'aujourd'hui nous aurions pu les acheter pour $47 la tonne. Je ne regrette pas le marché que nous avons conclu pour assurer de l'emploi à ces hommes-là; ils avaient travaillé fort pour fabriquer les matériaux nécessaires à la guerre, et les ouvriers de la péninsule de Niagara en avaient fait autant. Quand même le Gouvernement devait subir une perte en concluant alors un marché qu'il eût pu conclure à bien meilleur compte quelques mois plus tard, il était de son devoir de maintenir toutes les usines en activité et tous les ouvriers à l'ouvrage. Je dirai plus: Dans tous les cas où une usine songerait à fermer ses portes à cause du nouvel état de choses, le Gouvernement devrait, comme toute la députation, du reste, travailler de toutes ses forces pour la maintenir en activité. La péninsule de Niagara étant un centre manufacturier, il était nécessaire de travailler à assurer de l'emploi aux ouvriers qui y résident, et je trouve que nous avons bien fait de décider l'exécution d'un ouvrage dont un tiers était déjà achevé, et qui doit être poursuivi et parachevé.

Si l'état de choses provoqué par la guerre n'eût pas subi de modification, le Gouvernement aurait attendu le retour des conditions normales. Je pourrais citer des exemples pour établir que des corporations privées auraient dû s'efforcer de faire plus qu'elles n'ont fait en vue d'assurer de l'emploi aux ouvriers, mais comme elles s'en sont abstenu, c'était au Gouvernement d'agir à leur place, et je n'ai aucun regret de ce que nous avons fait par rapport à cet ouvrage, par rapport aux aciéries de Sydney, par rapport aux usines d'Algoma, par rapport aux chantiers de construction maritime et aux autres établissements du Canada que le Gouvernement a réussi à maintenir en opération jusqu'au retour des conditions normales.

M. ROBB: L'honorable ministre l'admet, il a fait exception à la coutume de conclure des marchés après avoir demandé des soumissions, et pour se donner raison, il a fait appel au patriotisme et cherché à démontrer que le pays entreprenait ces travaux afin d'assurer de l'emploi à un grand nombre d'hommes qui, sans cela, n'en auraient pas eu. Cependant, il eut ajouté à la force de sa cause en disant au comité combien d'hommes ont été engagés dans cette circonstance. Il admettra, sans doute, que le système qui consiste à faire exécuter des travaux en régie intéressée est, pour le moins, vicieux. Le préposé à ces travaux a intérêt à les faire exécuter non pas au meilleur marché possible mais au plus haut prix possible. Supposons qu'il paie les hommes $4 par jour, sa commission est alors de 32 cents. Mais s'il porte leur salaire jusqu'a $5, sa commission est de 40 cts. On voit donc que l'entrepreneur a intérêt à faire en sorte que l'ouvrage coûte le plus cher possible.

Je n'insisterai pas davantage sur ce point. Ce que je désirerais surtout faire observer en prenant la parole, c'est que, vu le montant élevé que l'on nous demande de voter pour les canaux, nous sommes en lieu d'attendre du ministre une déclaration concernant la solution qu'il se propose d'apporter au problème du transport entre les Grands Lacs et la mer. Si l'on doit creuser plus avant le canal Welland, que va-t-on faire des autres canaux? On nous laisse entendre, et même on nous dit que cette session ne se terminera pas sans que le Gouvernement nous ait soumis un projet de nouveaux canaux pour remplacer les canaux actuels de Cornwall et de Soulanges. Ceux qui sont intéressés à la production et au transport des grains des vastes régions de l'Ouest ont le droit de connaître la politique générale qu'entend adopter le Gouvernement relativement au service des canaux.

L'hon. M. REID: Concernant les premières remarques de l'honorable député au sujet des travaux exécutés en régie intéressée c'est le système que j'adopterais si j'avais à donner pour mon compte des travaux à l'entreprise. Je crois, d'ailleurs, que durant la guerre presque toutes les corporations ont dû adopter cette méthode. Les conditions qui régissent la main-d'œuvre et l'obtention des matériaux ne sont pas normales, et je ne crois pas qu'un individu ou une corporation consente à l'heure présente à accepter une entreprise concédée à forfait.

M. ROBB: Si le ministre avait donné les travaux du canal Welland à l'entreprise, les salaires en auraient-ils été augmentés?

L'hon. M. REID: Les salaires varient de temps à autre. Si, disons immédiatement après la conclusion des hostilités, l'on décidait de faire exécuter les travaux du canal Welland par contrat et l'on invitait les entrepreneurs à soumissionner, ceux-ci, étant donné le prix élevé de la main-d'œuvre, baseraient sans doute leurs soumissions sur ce prix. Alors que chacun espère que ce prix diminuera, l'entrepreneur ne pourrait cependant encourir de risques. Voici comment le prix de la main-d'œuvre est déterminé pour les travaux du canal Welland: le contrat renferme une clause de salaire normal, et ce salaire correspond à celui que reçoivent dans cette région les ouvrier du même métier. Les ouvriers appartiennent pratiquement tous à des unions ouvrières, et les unions de chaque endroit fixent l'échelle des salaires.

Quant à la politique du Gouvernement concernant le problème du transport entre les Grands lacs et la mer, aucun changement ne saurait être effectué tant que les travaux du canal Welland ne seront pas achevés, ce qui, même en hâtant l'exécution de ces travaux, prendra au moins trois ou quatre ans. Tout ce que nous faisons pour le moment, c'est de poursuivre les travaux des quatre entreprises qui étaient partiellement, et certaines d'entre elles presque complètement achevées. Nous n'invitons pas les entrepreneurs à soumissionner, et nous ne continuons pas, ni n'avons-nous l'intention de continuer les autres travaux au cours de cette année, pour la raison que j'ai déjà mentionnée. L'honorable député comprendra donc que nous ne hâtons pas actuellement les travaux de construction entre Welland et Montréal. Je veux faire allusion à ce que l'honorable député désire savoir, c'est-à-dire aux travaux qui relieront la tête du réseau des canaux, immédiatement à l'est de Prescott, à Montréal. Il s'agit là d'une grande entreprise, et je ne crois pas qu'elle soit soumise au Parlement à la présente session. L'honorable député n'ignore pas que ce projet est à l'étude depuis plusieurs années. Il y a quelques années, une corporation américaine demanda à ériger une digue sur le Saint-Laurent, à Cornwall, uniquement pour obtenir de la force motrice. Je me suis alors opposé à ce projet, non pas tant parce qu'il s'agissait d'endiguer le Saint-Laurent, que parce que j'estimais que les gouvernements des deux pays devaient se charger de tels travaux, et non pas des compagnies particulières. De la sorte, la force motrice serait fournie aux citoyens des deux pays au plus bas prix possible, au lieu de procurer à des individus une source de dividendes et l'occasion d'émettre du capital-actions. Le gouvernement des Etats-Unis s'est préoccupé sérieusement du problème de la force motrice, et cette question a pris en notre pays beaucoup plus d'importance que nous n'y en attachions il y a une couple d'années.

On m'a informé—et je comprends que c'est là le calcul minimum—que le Saint-Laurent est susceptible de fournir, entre la tête du réseau des canaux et Montréal, près de deux millions de chevaux-vapeur. J'ai le pressentiment que toute cette force motrice sera requise; au moins, le Canada devra-t-il en exiger une grande partie. Je crois que le Grand-Tronc, le Pacifique-Canadien et les Chemins de fer de l'Etat, peuvent utiliser toute cette force motrice à l'ouest de Montréal. Si les Etats-Unis se chargent de payer leur part des travaux—car, il s'agit d'une entreprise internationale—le Canada devra, selon moi, aussi faire sa part, et nous aurons pour lors un réseau de canaux pour les navires maritimes jusqu'à Port-Arthur. Si l'on créait cette force motrice de deux millions de chevaux-vapeur, et si la part qui nous en reviendra était offerte à nos gens à un prix minimum, je crois que cela favoriserait singulièrement l'avenir du Canada. Il me faut me contenter de formuler là-dessus ma propre opinion. Le gouvernement américain a soumis la question au Congrès, et un grand nombre de nos voisins, qui y sont particulièrement intéressés, désirent impatiemment la création de cette force motrice.

L'ingénieur en chef de notre ministère des Chemins de fer et ses subalternes ont depuis nombre d'années fait des études préliminaires et examiné toute la situation; ils ont mis l'affaire au point et ils sont prêts à l'entreprendre dès que les deux gouvernement le jugeront convenable. Na-

turellement, nous ne pouvons que discuter le projet avec les autorités américaines, si elles sont disposées à s'en occuper; alors il sera soumis à l'examen du Parlement. Quant à moi, je ne pense pas que l'affaire vienne sur le tapis à la présente session, à moins que le gouvernement américain ne nous fasse des propositions.

M. ROBB: Ne produit-il pas de la force motrice actuellement?

L'hon. M. REID: Le Congrès a ouvert un gros crédit pour venir en aide à la production d'énergie hydraulique aux Etats-Unis; mais le gouvernement américain, comme tel, n'utilise pas la force motrice du Saint-Laurent. Il s'en produit une grande quantité à Messina et la compagnie d'aluminium s'en sert. Il y a, je crois, de 60,000 à 100,000 chevaux-vapeur. La même compagnie reçoit de Valleyfield 60,000 chevaux-vapeur.

M. ROBB: Quatre-vingt-dix mille.

L'hon. M. REID: Son permis ne l'autorise qu'à en exporter 60,000. De plus, il y a une autre compagnie de force motrice à Waddington; elle veut obtenir son énergie hydraulique du côté des Etats-Unis. Aux termes du traité conclu entre le Canada et le pays voisin, aucune digue ne peut être construite dans le Saint-Laurent sans le consentement du Gouvernement fédéral. Voici l'attitude que j'ai prise devant la Chambre, tant à titre de député qu'en ma qualité de ministre. Si l'on doit produire de la force motrice, les deux gouvernements devront construire la digue et y établir l'écluse. Ils peuvent l'ériger aussi économiquement que toute entreprise particulière. Lorsqu'elle sera achevée et qu'on aura défalqué ce qu'exige la navigation, ils pourront vendre la force motrice à un prix nominal qui suffira à payer l'intérêt et une partie de la mise de fonds. De cette manière, les habitants des provinces d'Ontario et de Québec auraient de la force motrice à bas prix et les frais d'exploitation des voies ferrées qui, avant quelques années, se serviront de l'énergie électrique, seraient très sensiblement diminués.

Indépendamment des besoins de la navigation, cette entreprise serait une des meilleures parties de notre actif national, en ce qu'elle fournirait de la force motrice aux cultivateurs et aux chemins de fer, et qu'elle profiterait au public grâce à la diminution des frais d'exploitation.

M. ROBB: Le ministre a adroitement évité de dire si le Gouvernement a un véritable programme concernant la navigation depuis les Grands lacs jusqu'à Montréal; il a simplement tenté de rompre les chiens en parlant de force motrice. Lorsqu'il était simple député, il s'est opposé à la construction d'une digue à l'ouest de Cornwall, parce qu'il ne voulait pas fournir de force motrice aux Etats-Unis, comme le hansard le prouvera. Si je me rappelle bien, la force motrice était exportée à Messina, et le ministre faisait feu et flamme. Mais il a à peine fait partie du ministère pendant quelques semaines avant de participer à un contrat conclu avec la compagnie de force motrice des rapides des Cèdres, contrat qui permettait à celle-ci de produire de l'énergie hydraulique dans le canal de Soulanges alimenté par le Saint-Laurent. Il s'agissait d'utiliser cette énergie à Montréal et dans les environs.

Ce soir, le ministre déclare qu'il sait qu'il existe un permis d'exportation de 60,000 chevaux-vapeur. Les journaux disent que c'était 60,000 chevaux-vapeur tout d'abord et qu'on a ajouté plus tard 30,000 autres forces. Le ministre a lui-même accordé ce permis pour exporter à Messina de la force motrice produite à une distance de 40 à 50 milles de la frontière des Etats-Unis. Le pays tiendra à savoir quelle sera la ligne de conduite du ministère relativement à la force motrice qu'on se propose de produire. Le Gouvernement a imposé un lourd fardeau aux agriculteurs de l'Ouest; il a énormément accru les tarifs depuis son arrivée au pouvoir, et ces tarifs grèvent les ressources de ceux qui cultivent des céréales pour l'exportation. Il faut faire quelque chose pour alléger ce fardeau, et comme le ministre le sait, le transport par eau est le seul moyen de le faire. Le pays veut savoir si le ministère a un programme concernant les voies navigables entre Fort-William et Montréal.

L'hon. M. REID: Je ne veux pas éluder la question de l'honorable député. Relativement à l'exportation de la force motrice, il dit que j'ai participé à un arrangement tendant à la permettre. Avant que je devienne ministre et même avant le changement de ministère en 1911, l'exportation de la force motrice avait été permise, et depuis que j'ai accepté un portefeuille, j'ai tâché d'en diminuer l'exportation. De fait, nous avons eu beaucoup de difficulté depuis trois à quatre ans dans nos tentatives pour diminuer la quantité de la force motrice exportée à la faveur d'un arrangement antérieur à 1911.

M. ROBB: A l'endroit dont je veux parler il ne s'obtenait pas de force motrice

en 1911; ce n'est que subséquemment qu'on y exploita la force hydraulique.

L'hon. M. REID: Je crois que cette maison de Montréal en exploitait une partie. En 1912, le Gouvernement faisait connaître ses projets relativement au transport entre Port-Arthur et Montréal; il annonçait l'élargissement du canal Welland de façon à ce que les bâtiments d'une capacité de trois ou quatre cent mille boisseaux pussent se rendre jusqu'à Kingston et rapprocher d'autant le grain de Montréal. Voilà ce qui fut arrêté dans le temps; il va sans dire que nous ne nous sommes pas encore occupés des mesures dont le transport entre Kingston et Montréal devra être l'objet à l'avenir. Les travaux du canal Welland furent mis en marche, puis survint la guerre qui bouleversa tout. Nous n'avons pas mis d'autres projets à l'étude et nous sommes bornés à poursuivre l'entreprise déjà commencée du canal Welland. Le Gouvernement ne pouvait pas, l'honorable député le sait, songer à autre chose pendant la durée de la guerre. Le traité n'est pas encore signé, et tant qu'il ne le sera pas, nous ne nous occuperons pas de ce qui devra être accompli à l'est, entre Kingston et Montréal.

M. JACOBS: Jusqu'à présent le ministre s'est abstenu de faire connaître au comité ce que lui a demandé le représentant de Châteauguay-Huntingdon, à savoir le nombre de ceux qui profiteront directement des travaux du canal Welland. Il est bon qu'on le sache. On nous demande de voter d'un seul coup la somme de $3,500,000. Au dire du ministre, les travaux ne sont pas absolument indispensables, mais il est nécessaire de les poursuivre afin de fournir de l'emploi aux gens. Le comité et le pays seraient bien aises, ce me semble, de savoir à combien d'habitants de la péninsule de Niagara l'entreprise doit profiter.

L'hon. M. REID: Nous avons en ce moment à peu près 1,200 hommes, mais nous comptons en employer de 3 à 4 milles pendant les mois d'été. Nous avons aussi au dehors un certain nombre de personnes qui ne sont pas à proprement parler employées aux travaux du canal, mais qui s'occupent des matériaux et d'autres choses diverses.

M. JACOBS: Ces travaux qui s'exécutent aujourd'hui en régie intéressée, les avait-on donnés à l'entreprise avant la guerre?

L'hon. M. REID: Oui.

M. JACOBS: On en a interrompu le cours à l'époque de la déclaration de la guerre et on les reprend aujourd'hui à la faveur d'un contrat différent?

L'hon. M. REID: Oui.

M. JACOBS: Est-ce là une règle que le Gouvernement observe à l'égard de tous les travaux de cette sorte qu'il fait exécuter dans les diverses parties du pays?

L'hon. M. REID: Oui. Comme je disais il y a un instant, eu égard à la situation anormale à laquelle nous devons faire face, je ne songerais même pas à mettre en adjudication une entreprise comportant une forte dépense et dont l'exécution demanderait beaucoup de temps.

M. JACOBS: Comment se fait-il donc que l'on procède aujourd'hui même au dépouillement, en la matière régulière, des soumissions relatives aux fouilles que l'on doit faire à la douane de Montréal? C'est une importante entreprise dont le coût se chiffrera à près d'un quart de million, et cependant le chef du ministère que cela concerne n'a pas songé à mettre les travaux en régie intéressée.

L'hon. M. REID: Cette entreprise sera vite exécutée. Pour ce qui est des travaux dont je veux parler, je le répète, nous devons faire l'acquisition d'une multitude d'appareils que les entrepreneurs ne se soucieraient point d'acheter eux-mêmes, vu qu'on peut à tout instant mettre fin à leur contrat. Nous pourrions le résilier à la fin de chaque mois.

M. JACOBS: Comment le ministre se propose-t-il d'employer aux travaux du canal des ouvriers d'élite qui fabriquaient des munitions? Il nous a dit que ces travaux devront avoir pour effet de prévenir le chômage qui résulterait de la fermeture des fabriques de munitions, mais je crois savoir que les employés de ces dernières sont des ouvriers d'élite ayant reçu une formation toute particulière. Le ministre pense-t-il que ces artisans vont s'accomoder de la besogne quotidienne du canal?

L'hon. M. REID: Aux fabriques de munitions il faut sans doute des ouvriers d'élite, mais on en a besoin aussi pour les travaux du canal, pour faire fonctionner les dragues, les foreuses, les machines à vapeur et autres. Un grand nombre de ces ouvriers avaient quitté les travaux du canal Welland pour aller s'employer à la fabrication des munitions.

M. JACOBS: Que faisaient la plupart de ces hommes avant l'ouverture des hostilités? Qu'a-t-on besoin de leur fournir aujourd'hui de l'emploi s'ils peuvent retour-

ner à leurs occupations habituelles? S'ils avaient des emplois légitimes leur permettant de gagner un salaire suffisant, quelle raison a-t-on de les doter d'une sorte de fourneau économique d'ordre supérieur?

L'hon. M. REID: Je pense qu'il est difficile de pouvoir dire que nous faisons la charité aux employés du district de Niagara. De la part des ouvriers de cet endroit, je m'indigne de cette assertion. Nous cherchons non pas à faire la charité, mais simplement à fournir un travail utile aux ouvriers de ce district. C'est ce que nous avons commencé de faire, et ce que nous faisons encore maintenant, je crois. Bon nombre de ces gens sont allés à l'armée. Ils veulent, à leur retour, reprendre leur emploi au canal Welland.

L'honorable député me demande l'endroit d'où venaient ces employés et ce qu'ils faisaient auparavant. Assurément, il ne s'attend pas à ce que je puisse répondre à une telle question. Comment pourrais-je le savoir? Tout ce que je sais, c'est que dans ce district, comme dans celui de Montréal, des milliers d'hommes étaient sans travail. L'honorable député m'indiquera-t-il la provenance de tous les ouvriers en munitions qui travaillaient à Montréal?

M. JACOBS: Ils avaient quitté leur emploi pour gagner un meilleur salaire dans les munitions.

L'hon. M. REID: Cela a pu se faire à Montréal, mais non pas ailleurs, non pas au canal Welland.

M. ROBB: Les entrepreneurs en munitions d'Ontario ont, durant toute la guerre, tenu, à Montréal, des agences qui engageaient les cultivateurs dans Québec, pour travailler aux munitions.

M. VIEN: Le ministre a-t-il donné des instructions afin de n'employer que des Canadiens à ces travaux?

L'hon. M. REID: On a donné des instructions aux entrepreneurs d'employer autant de soldats licenciés que cela était possible. Les autres sont citoyens canadiens. Suivant les renseignements que j'ai, on n'employait que des Canadiens.

M. VIEN: Le ministre dit que suivant les renseignements qu'il possède, on n'employait que des Canadiens. Mais le ministre n'est pas toujours renseigné. A-t-il pris des informations? Peut-il déclarer au comité que seuls les Canadiens obtenaient du travail sous ce système de régie intéressée?

L'hon. M. REID: Oui, ce furent là les instructions données aux entrepreneurs.

M. VIEN: Par écrit?

L'hon. M. REID: Je fis venir les entrepreneurs à mon bureau et je leur dis d'agir ainsi. On m'a assuré qu'ils le font.

M. VIEN: C'est une clause du contrat?

L'hon. M. REID: Ils s'engagent par le contrat à faire l'ouvrage et ils ont reçu des instructions d'employer des Canadiens. A moins que l'honorable député ne veuille faire allusion à un individu en particulier, ces entrepreneurs, qui sont tous citoyens canadiens, emploient des Canadiens et des soldats licenciés. Aucun d'entre eux n'emploierait d'autres que des citoyens canadiens, sauf pour une raison spéciale. Je ne sais pas si l'honorable député fait allusion aux étrangers, Italiens ou autres, qui demeurent dans cet endroit particulier. D'autres gens de ces nationalités ont vécu dans cet endroit, mais ils sont des citoyens canadiens, qui demeuraient là depuis nombre d'années.

M. JACOBS: N'est-il pas vrai que 25 à 50 p. 100 des ouvriers qui cherchent à être, et qui seront employés à cet ouvrage, sont des Italiens?

L'hon. M. REID: C'est absolument faux.

M. JACOBS: Le ministre nous dira-t-il la proportion des Italiens employés?

L'hon. M. REID: Je ne puis le faire.

M. JACOBS: Si mon assertion est fausse, comment se fait-il que le ministre ne peut me donner les chiffres exacts?

M. VIEN: Quels furent les entrepreneurs au début des travaux?

L'hon. M. REID: Je les ai nommés il y a quelques minutes. Ce sont les entrepreneurs actuels: la Dominion Dredging Company, d'Ottawa; les compagnies Baldry, Yerburgh et Hutchison et Doheny, Quinlanet Robertson, de Montréal; et la Canadian Dredging Company, de Midland.

M. VIEN: Quand les contrats furent-ils résiliés?

L'hon. M. REID: Il y a deux ans.

M. VIEN: Quelles étaient les conventions entre le Gouvernement et les entrepreneurs, et quelles étaient les conditions de la résiliation?

L'hon. M. REID: Nous les avons simplement payés pour l'ouvrage qu'ils firent jusqu'à la résiliation, puis nous avons acquis leur installation.

M. VIEN: Combien avez-vous payé pour les installations de ces compagnies?

L'hon. M. REID: Je ne pourrais donner à l'honorable député les chiffres exacts, ce soir. Nous en sommes devenus acquéreurs au prix d'achat diminué de tant pour cent pour dépréciation.

Puis nous avons vendu une partie du matériel avec bénéfice.

M. VIEN: A qui ?

L'hon. M. REID: A n'importe qui. Il y avait des locomotives et des wagons. Plusieurs personnes avaient besoin de ce matériel et nous avons pu en disposer avec bénéfice. Nous en avons gardé une partie. La Dominion Dredging Company avait trois dragues et des remorqueurs. Nous les avons gardés et les entrepreneurs s'en servent maintenant, sans que nous ayions à payer de commission. Nous avons l'intention, aussitôt que les conditions seront devenues normales, de demander des soumissions pour ces travaux et de faire acheter notre matériel par ceux à qui l'entreprise sera adjugée. Nous sommes en train d'acheter $300,000 de nouveau matériel; je l'ai expliqué, il y a un moment. Evidemment, il coûte beaucoup plus cher que s'il avait été acheté en temps normal, mais il nous le fallait pour continuer les travaux. Quand les entrepreneurs l'achèteront, nous y perdrons peut-être, parce que nous leur aurons demandé de faire les travaux à une époque qui n'est pas normale.

M. VIEN: Si je comprends bien le ministre, le Gouvernement, n'a pas de politique définie. L'autre jour, le ministre des Travaux publics (M. Carvell) nous a dit, qu'à moins d'une raison très impérative ou pour des travaux de guerre nécessaires la politique du Gouvernement était de ne pas faire faire de travaux en régie intéressée. Le ministre des Travaux publics nous a dit qu'il n'en avait fait faire qu'une seule fois, pour la construction de hangars à aéroplanes et hydroplanes, mais que la politique du Gouvernement, était de ne pas faire faire les travaux de cette façon. Nous nous apercevons, maintenant, que la politique du ministre des Chemins de fer, est différente de celle de son collègue des Travaux publics. Il est curieux de voir que le Gouvernement n'ait pas de politique définie. Je voudrais savoir s'il n'y a pas une loi qui interdit de faire faire des travaux sans demander de soumissions.

L'hon. M. REID: Non, il n'y en a pas.

M. VIEN: Le ministre le dit. Je lui répondrai, qu'il y a une loi qui interdit l'adjudication d'entreprises impliquant une dépense de plus de $5,000, sans demander de soumissions. Le ministre voudra-t-il expliquer de quel droit, il a ainsi violé la loi, en adjugeant une entreprise d'une aussi grande importance?

L'hon. **M. REID: La loi** au sujet des entreprise dépassant $5,000, existe; mais dans un cas d'urgence, on peut aussi faire faire les travaux sans demander de soumissions.

M. VIEN: Le ministre veut-il nous dire où était l'urgence.

L'hon. M. REID: Je l'ai expliqué plusieurs fois.

M. VIEN: Pas d'une manière satisfaisante.

L'hon. M. REID: Je regrette de ne pouvoir satisfaire l'honorable député, mais je répète encore une fois, que ces entreprises ont été adjugées afin de pouvoir procurer du travail aux gens de la localité. Dans d'autres parties du Canada, il nous a fallu faire la même chose. Il eut été injuste et guère raisonnable, au moment où la guerre prenait fin, d'une façon si subite, de dire à ces gens: Nous ne ferons rien pour vous procurer du travail, la guerre est maintenant terminé; vous pouvez rester à ne rien faire et vos familles peuvent crever de faim durant l'hiver. C'est ce que j'appelle l'urgence.

M. VIEN: L'urgence ne venait pas du fait que le Gouvernement n'avait pas le temps de demander des soumissions. Vraiment, le ministre ne va pas essayer de faire croire au comité, qu'il n'a pas eu le temps de demander des soumissions. Maintenant, je veux savoir sur quelle autorité, il s'est appuyé pour agir de la sorte.

L'hon. M. REID: Je n'ai pas la loi devant moi, mais autant que je peux me rappeler, nous nous y sommes conformés en faisant ce que nous avons fait.

M. VIEN: Je prétends que non.

L'hon. M. REID: Je ne peux qu'opposer l'opinion du département de la Justice à celle de mon honorable ami, et. . .

M. VIEN: Mais. . .

M. le PRESIDENT: Règlement. Je prie l'honorable député de laisser le ministre, finir sa phrase.

M. VIEN: Très bien, monsieur le président, je m'incline devant votre décision.

L'hon. M. REID: Nous avons certainement adjugé l'entreprise conformément à la loi, telle qu'elle a été interprétée par le ministère de la Justice. J'irai plus loin en disant ceci: Je ne crois pas que le Parlement, ou en réalité qui que ce soit, eut approuvé une demande de soumissions et la construction de travaux publics à l'entreprise simple, dans les conditions anormales qui existaient à cette époque-là. L'engagement ne compte que pour un mois à la fois, jusqu'au 31 décembre 1919; c'est tout ce que nous avons fait.

Il était impossible aux entrepreneurs de faire les calculs des prix qu'ils nous demanderaient pour une période de temps que nous aurions été autorisés à accepter, au cours de la guerre. Il leur aurait fallu une assez longue période de temps pour terminer l'entreprise et pour établir leurs stipulations touchant l'achat de l'outillage des machines et le reste. Les entrepreneurs que j'ai consultés m'ont tous dit que je n'aurais pas été autorisé à demander des soumissions.

M. VIEN: Le ministre nous a dit que lorsque le contrat primitif fut rescindé, le Gouvernement fit l'acquisition de l'outillage que les divers entrepreneurs avaient à leur disposition pour l'exécution des travaux. Le Gouvernement voulait, à une certaine date ultérieure, donner à quelques entrepreneurs l'ordre de continuer les travaux. Or, il avait en main l'outillage voulu; il ne lui restait qu'à demander des soumissions et à adjuger les entreprises de la manière accoutumée et suivant la loi. Le ministre n'a pas réussi à convaincre le comité de l'existence d'une urgence l'autorisant à ne pas tenir compte de la loi. Il me semble qu'il faut toujours respecter la loi, et le ministre pouvait difficilement nous citer une seule disposition législative qui l'autorise à prendre cette attitude. Je lui demande maintenant de déposer sur le bureau les contrats intervenus entre le Gouvernement et ces entrepreneurs pour l'exécution des travaux, ainsi que l'opinion du ministère de la Justice autorisant le ministre à mettre la loi au rancart et à ne pas demander de soumissions.

L'hon. M. REID: Je me ferai un devoir de déposer, demain même, les contrats sur le bureau. Quant à l'opinion du ministère de la Justice, je dois dire que je me suis consulté avec l'avocat du département des chemins de fer. Le conseil de notre ministère s'est donc abouché avec le département de la Justice et nous a donné son avis sur la question de savoir si l'exécution des travaux se faisait légalement. A son avis, il est hors de doute qu'ils se font légalement et c'est aussi l'avis des fonctionnaires d'autres départements qui ont fait l'adjucation de pareilles entreprises. Je citerai entre autres le ministère des Travaux publics.

M. VIEN: A quel égard?

L'hon. M. REID: Si le ministère des Travaux publics a pu prendre pareille attitude, pourquoi ne serions-nous pas autorisés à le faire ici?

M. VIEN: Non. En effet, le ministre des Travaux publics nous a dit que les bâtiments destinés aux aéroplanes—c'est à cela sans doute que le ministre fait allusion—n'auraient pu se terminer, s'il fût intervenu un retard de quatre semaines. Ces travaux étaient affectés aux besoins de la guerre, l'automne était avancé et il fallait compléter ces bâtiments avant l'hiver. Le ministre des Travaux publics nous a en outre dit que le système adopté par le Gouvernement était de publier des avis d'adjudication, et de ne jamais passer de marchés pour travaux en régie à moins qu'il n'y eût urgence, comme dans le cas mentionné, et que c'était le seul exemple qui se fût présenté dans son département. Quant le ministre déposera sur le bureau le contrat pour le renouvellement de cet ouvrage, je le prierai de nous citer aussi la disposition législative qui l'exonère de faire appel à la concurrence et à la publicité.

L'hon. M. REID: L'honorable député est avocat et peut consulter les statuts plus facilement que je ne le saurais faire.

M. VIEN: La multiplicité des décrets du conseil s'appliquant à cette question ne me permettrait peut-être pas de trouver ce renseignement aussi facilement que le ministre pourrait le faire.

L'hon. M. REID: Il n'existe de décret du conseil que relativement à l'entreprise adjugée, et il est facile d'en référer aux statuts. Le seul renseignement légal que je pouvais donner sur la question se trouve dans les statuts que l'honorable député connaît familièrement.

M. VIEN: Le ministre ne refusera pas, sans doute, de citer au comité la disposition législative sur laquelle il s'appuie pour prendre pareille initiative. Figure-t-il dans le budget de l'an dernier un article autorisant cette dépense?

L'hon. M. REID: L'honorable député remarquera qu'il figure dans le budget actuel

un crédit de $1,860,000, voté l'an dernier? Dans le budget de 1919-1920 figure le crédit de $3,500,000 dont l'ouverture est demandée pour le canal maritime de Welland.

M. JACOBS: Le Gouvernement a-t-il l'intention de faire bénéficier de la sollicitude paternelle qu'il prodigue aux sans-travail de la région du Niagara, les autres parties du pays où il existe aussi des chômeurs et où les travaux publics sont suspendus?

L'hon. M. REID: Je puis citer le fait mentionné par le chef de l'opposition: l'exemple de Sydney.

M. JACOBS: Il y a loin de Niagara à Sydney. Que le ministre aille aux renseignements et il constatera qu'il y a beaucoup de sans-travail dans les autres districts.

M. CAHILL: Quels sont les membres de la compagnie de dragage du Dominion?

L'hon. M. REID: Le colonel Gordon Stewart, M. Larmonth et le colonel McNeill, à ce que me dit l'ingénieur en chef. Je ne connais pas les autres.

M. JACOBS: Le sénateur O'Brien est-il un membre de la compagnie?

L'hon. M. REID: Non. Il était je crois, membre de la compagnie qui a eu l'entreprise au début, mais il s'en est retiré.

M. ARCHAMBAULT: N'est-il pas vrai qu'il s'en est retiré seulement en ce qui concerne cette entreprise?

L'hon. M. REID: Il ne prend pas part à cette entreprise actuelle.

M. ARCHAMBAULT: Il fait toujours partie de la compagnie?

L'hon. M. REID: Non, j'apprends qu'il ne fait plus partie de la compagnie.

M. JACOBS: Il est sénateur, il ne pourrait pas en être.

M. McKENZIE: Le ministre s'abrite derrière la déclaration qu'on a donné quelque argent à Sydney pour la fourniture de rails, et il me regarde avec insistance, comme si cela avait une grande importance pour moi, pensant, je suppose, que Sydney se trouve dans ma circonscription.

L'hon. M. REID: Je sais que Sydney n'est pas dans la circonscription de l'honorable député.

M. McKENZIE: Il n'y a pas eu à Sydney de stagnation comme le croit l'honorable ministre, La Dominion Steel Company a toujours travaillée au complet, il n'y a pas eu de relâchement dans aucune branche. Il n'y a pas de comparaison entre cette situation et celle qui existe dans la construction du canal de Welland. Le ministère des Chemins de fer et Canaux a obtenu de la compagnie de l'acier et des rails en acier depuis dix ou quinze ans, et s'il continue à obtenir ces matériaux un peu en avance, c'est une pure précaution d'affaires ordinaires. Si le ministre a pu se procurer à la Dominion Steel Company des rails à meilleur compte qu'ailleurs, on ne doit pas accorder à lui ou à son département un grand mérite s'il a donné une petite entreprise d'avance. Dans mon comté, les intéressés dans l'acier de la Nouvelle-Ecosse ont été presque exclusivement occupés à fabriquer des munitions pendant la guerre. Ce travail s'est arrêté brusquement et deux ou trois mille ouvriers sont restés sans emploi dans la ville de Sydney-Mines. Comme représentant du comté, j'ai fait une demande au Gouvernement pour qu'il vienne en aide aux gens des aciéries de la Nouvelle-Ecosse sous forme d'une commande d'avance ou de quelque chose d'autre, mais les aciéries de la Nouvelle-Ecosse n'ont pas reçu pour 25 cents d'aide de la part du Gouvernement. C'est le genre de sympathie et d'appui qu'ont reçu du Gouvernement les milliers d'hommes des aciéries de la Nouvelle-Ecosse qui sont sans emploi.

Des centaines de ces ouvriers étaient des soldats rapatriés qui avaient des familles à faire vivre, mais ils ont été obligés de se tirer d'affaire le mieux qu'ils ont pu jusqu'à ce que la compagnie reprît ses travaux. La difficulté avec le ministre, c'est que ces entrepreneurs qui rôdaient autour de son bureau pour obtenir de l'emploi lui rappelaient les services passés qu'ils lui avaient rendus ainsi qu'à son parti, l'ennuyaient, et à la fin, comme la femme qui fatiguait le juge injuste qui n'avait pas de crainte pour Dieu ni de regards pour les hommes—et le ministre était un peu dans cet état d'esprit—il se décida à les laisser plonger dans la boue du canal plutôt que de l'ennuyer à son bureau. Ces entrepreneurs avaient un personnel sans emploi et ce sont ces hommes qui sont occupés à ce travail aujourd'hui. Je n'hésite pas à dire qu'il n'y a pas une douzaine de soldats rapatriés qui sont employés dans toute cette entreprise—pas autant qu'il en aurait suffi pour sauver Sodome et Gomorrhe—cinq hommes justes. L'urgence sur laquelle le ministre s'appuie pour justifier l'évasion

où la négligence de la loi, n'est pas cette urgence que reconnaît la loi—c'est-à-dire la nécessité de faire ce travail au plus vite. Il procède comme il le fait simplement parce que des personnes cherchent à se procurer de l'occupation; ce n'est pas l'urgence prévue par la loi.

J'ai demandé, il y a quelque temps, au ministre de me donner quelques renseignements sur le coût de ce travail comparé avec le coût du travail exécuté par l'ancienne entreprise. Il ne nous l'a pas dit: peut-être le peut-il. Si nous ne perdons pas beaucoup d'argent dans ces travaux nous ne critiquerons pas trop le ministre, mais nous ne devons pas gaspiller une forte somme d'argent; nous n'en avons pas à perdre. Ce travail n'est pas entrepris d'une façon pratique.

A quoi sert de dépenser des millions sur une section de l'entreprise qui ne sera d'aucune utilité tant que tout le projet ne sera pas terminé? Ce serait ridicule de la part d'un homme de finir une moitié d'une maison et de ne rien faire pour l'autre moitié, s'il savait que nous ne pouvons pas utiliser sa maison tant qu'elle ne sera pas achetée. Le ministre dépense des millions sur certaines sections et quand il les aura finies il va s'arrêter. De grandes parties ne sont pas finies et ne le seront pas avant quatre ans.

A quoi sert-il de dépenser de fortes sommes pour l'exécution de travaux qui s'effondreront, comme c'est déjà arrivé? Est-ce qu'il ne serait pas préférable de faire exécuter toute l'entreprise en même temps et de voir à ce que les travaux soient terminés le plus tôt possible d'une manière uniforme et convenable, afin que le pays retire quelques bénéfices de cette énorme dépense des deniers publics? Je soumets ce plan au ministre, parce que je suis d'avis qu'il est pratique et que nous ferions bien de le suivre.

L'hon. M. REID: Au sujet de la première affirmation faite par mon honorable ami concernant les commandes accordées à la Dominion Iron and Steel Company et à d'autres compagnies, on avait représenté au Gouvernement que des milliers d'ouvriers au service de la Dominion Iron and Steel Company et d'autres grandes compagnies étaient sur le point d'être jetés sur le pavé. Or, les seuls articles dont le Gouvernement pouvaient avoir besoin, c'étaient des rails; nous avons donc accordé de fortes commandes à ces compagnies, afin que l'usine affectée à la fabrication des rails ne fermât pas ses portes dans le cours de l'hiver. Quant à l'aciérie de la Nova Scotia Steel, à Sydney, elle ne fabriquait aucun article que le Gouvernement pût utiliser, de sorte qu'elle n'a pas reçu de commande de notre part. Si mes renseignements sont exacts, toutefois, une très forte commande pour la construction de wagons fut donnée à la Nova Scotia Steel Company, de New-Glasgow (N.-E.)

M. McKENZIE: Je ne parle pas de New-Glasgow.

L'hon. M. REID: Je le sais bien; mais cette compagnie a obtenu une commande.

M. McKENZIE: La compagnie qui fabrique des wagons et la Nova Scotia Steel Company sont deux sociétés distinctes.

L'hon. M. REID: Je croyais qu'elles appartenaient toutes deux à la Nova Scotia Steel Company.

M. McKENZIE: Pas du tout.

L'hon. M. REID: En tout cas, le Gouvernement a adjugé des entreprises à des compagnies dans les différentes parties du pays pour la construction de navires en acier, de wagons, de rails et autre outillage, chaque fois que le Gouvernement a vu jour de pouvoir utiliser ce matériel. Quant au creusement du canal Welland, on a décidé, il y a cinq ou six ans, d'élargir le canal, et plusieurs millions de dollars furent déboursés pour l'exécution de ces travaux. L'honorable chef de l'opposition prétend que ces travaux ne serviront guère, à moins que le Gouvernement ne fasse compléter l'entreprise sur toute la ligne. L'honorable député n'est guère au fait de la situation, ou il n'aurait jamais fait cette affirmation. Or, voici quelle est la situation. Si nous terminions les quatre entreprises en voie d'exécution, nous pourrions utiliser cette partie du canal avec sept écluses au lieu de vingt-quatre que nous avons à l'heure qu'il est; c'est-à-dire qu'avec les présentes dimensions du canal ces travaux seraient d'une grande utilité.

C'est la seule partie du canal, cela va sans dire, qui serait assez profonde, mais les présentes entreprises ont trait à la construction des écluses et il faudrait probablement quatre ans pour terminer les travaux. Quant aux autres travaux, surtout du dragage, on pourrait les faire exécuter d'ici à une couple d'années; de cette façon, nous pourrions faire commencer les travaux dans une couple d'années et les compléter sur toute la ligne. L'honorable député doit donc se rendre compte que nous ne perdons pas notre temps à faire exécuter

ces quatre entreprises, à l'heure qu'il est. Lorsque nous avons abordé l'examen du problème, l'ingénieur en chef et le personnel des ingénieurs ont étudié la question sous ses divers aspects et voici les observations qu'a faites l'ingénieur en chef, à la fin de son rapport:

Après avoir mûrement étudié la question, je recommande que l'on fasse des arrangements avec les anciens entrepreneurs pour qu'ils reprennent les travaux sur leurs sections respectives, afin que nous puissions bénéficier de leur expérience et de l'organisation dont ils disposent. La valeur de cette organisation est mise en évidence par la coutume qu'ont les entrepreneurs de conserver sur leurs rôles de nombreux employés durant les périodes de chômage.

Lorsque les entrepreneurs furent requis d'abord de soumettre une offre pour la reprise des travaux au prix coûtant plus une commission de tant, ils proposèrent une commission de 10 p. 100. J'ai refusé de recommander le projet et après de longues négociations, ils ont consenti à accepter une commission de 8 p. 100 en sus du prix coûtant, sans inclure les matériaux et les fournitures fournies par le département. Ils ont consenti à fournir leur personnel de bureau, à s'occuper de la surveillance générale, de la comptabilité, des achats et à fournir le capital nécessaire pour faire exécuter les travaux d'après le plan proposé.

Je recommande fortement d'accepter cette offre, tout en nous réservant le droit de demander des soumissions pour le parachèvement de l'entreprise aussitôt que nous jugerons à propos de le faire.

L'ingénieur en chef et son personnel ont négocié pendant quelque temps; toute l'affaire a été conduite par eux. Or, après qu'ils eurent été en pourparlers avec les entrepreneurs et qu'ils eurent fait leurs calculs de façon à protéger les intérêts du public, ils me soumirent toute l'affaire. Nous avons étudié le problème à fond et je suis d'avis que c'était là le seul plan à adopter, dans les circonstances. Je le répète, dès que la situation sera plus propice pour demander des soumissions, nous avons l'intention de le faire et d'abandonner l'exécution des travaux en régie.

M. McKENZIE: Il est près de onze heures et je suis d'avis que nous ne devrions pas permettre l'adoption de ce crédit ce soir, car nous avons tout lieu de croire que ce contrat est illégal. Je suis parfaitement au courant des dispositions du statut qui décrète qu'il est illégal d'adjuger une entreprise dont le coût dépasse $5,000 sans concurrence ni publicité.

Le ministre peut avoir raison, il peut avoir le droit de continuer les travaux, mais il devrait prendre le temps de consulter le ministère de la Justice à ce sujet, et nous dire ensuite, demain ou n'importe quel jour qu'il décidera de procéder à un examen de son budget, si un département quelconque a bien le droit de faire dans les circonstances exécuter ce travail, sans concurrence ni publicité. La chose vaut la peine d'être méditée et, comme il s'agit d'une dépense considérable, je suis sûr que chacun de nous se sentirait plus à l'aise s'il était convaincu de la légalité de l'entreprise et du vote qu'il va donner. Rien ne m'a fait voir jusqu'à présent que le ministre ait demandé des soumissions, et rien ne s'oppose à ce qu'il utilise le temps qui lui reste à provoquer les offres de divers contracteurs, l'ouvrage devant commencer à une époque jugée convenable.

Il n'y a de ce côté-ci de la Chambre nulle opposition factieuse au crédit demandé, mais il y a un point de droit qu'il faut absolument éclaircir, et il serait bon de savoir une fois pour toutes si le vote de ces deniers est légal et si le ministre a bien le droit de faire exécuter l'entreprise. Le ministre devrait, ce me semble, laisser le crédit en suspens et, lorsque ce point de droit sera éclairci, il n'aura, je le présume, aucune difficulté à obtenir le vote qu'il recherche.

L'hon. M. REID: Quand même on jugerait qu'il vaut mieux demander des soumissions à cause de l'état de choses anormal qui règne dans le moment, je ne saurais concevoir qu'il soit opportun de procéder à ce travail en le faisant exécuter à l'entreprise. Les matériaux et la main-d'œuvre coûtent si cher dans le moment que, si nous insistons pour un marché, il serait impossible à mon avis de rien conclure de satisfaisant. L'intérêt public exige, d'après moi, que l'ouvrage se fasse en régie; c'est le seul mode d'exécution qui convienne dans le moment à ce genre d'ouvrage. Pour ce qui est d'une abjudication de l'entreprise, j'ai consulté sur ce point l'avocat du ministère et il m'a déclaré, comme je le crois d'ailleurs, que nous avions parfaitement le droit d'agir de cette manière. L'honorable député n'ignore point qu'à la table du conseil siégent plusieurs avocats qui assurément connaissent la loi et refuseraient d'approuver une abjudication tant soit peu illégale. Je ne sais où m'adresser pour une opinion plus satisfaisante que celle-là.

M. McKENZIE: Nous demandons à voir cette opinion?

L'hon. M. REID: Je n'ai pas demandé au ministère de la Justice une opinion écrite. J'ai celle de mon avocat, et il consulterait le ministère de la Justice si c'était nécessaire. En outre, l'auditeur général

n'accepterait pas un compte pêchant contre la loi.

S'il y a d'autres renseignements que je puisse fournir à la Chambre, je ne serai que trop heureux de le faire. Je n'ai le désir de cacher quoi que ce soit et, quant aux adjudications, je les déposerai sur le bureau. Je ne vois pas à quoi cela servirait de laisser le crédit en suspens, puisqu'il n'existe aucun autre renseignement que je puisse donner.

Quelqu'un m'a demandé de dire la différence entre les frais d'aujourd'hui et ceux d'avant la guerre. Nous ne sommes pas encore entrés dans la partie difficile de l'ouvrage, et je me demande où prendre les détails que mon honorable ami désire obtenir; ce serait assez difficile de se les procurer dans le moment. L'honorable député me paraît hostile à toute reprise des travaux; mais le Gouvernement a un devoir à remplir, et nous avons cru que la possibilité du chômage dans la région nous obligeait à continuer les travaux, pour ne rien dire de l'avantage que nous en tirerions. L'honorable député dit ne pas croire que cinq soldats soient employés à ces travaux. Le renseignement que je possède me permet de déclarer qu'il y a au moins une douzaine de soldats dans le personnel du génie. . .

M. VIEN: Pour des travaux de $3,500,000.

L'hon. M. REID: L'honorable député ne m'a pas laissé finir ma phrase. J'ai dit qu'il y avait au moins une douzaine de soldats dans le personnel du génie, et une centaine d'autres ou plus avec les entrepreneurs. Pourquoi l'honorable député ne s'en réjouit-il pas? Nous espérons avoir de mille à deux mille soldats dans bien peu de temps.

M. POWER: Je puis assurer le ministre que les soldats rapatriés ne consentiront point à faire des tranchées dans le canal Welland. Ils en ont fait en France et ne recommenceront pas.

L'hon. M. REID: L'honorable député cherche à m'attribuer des paroles qu'il prononce lui-même en vue du public. Je n'ai jamais dit que nous voulions mettre les soldats à creuser des tranchées, et je serais le dernier homme à le leur demander. Ce que j'ai dit, c'est que nous avions parmi les ingénieurs douze hommes revenus des champs de bataille. Est-ce là leur demander de creuser des tranchées? L'honorable député est le seul qui dans cette Chambre ait le courage d'affirmer que j'ai voulu mettre au creusement de tranchées des hommes qui reviennent de la ligne de feu.

[L'hon. M. Reid.]

M. POWER: J'en appelle au règlement. Je n'ai jamais dit que je voulais voir les soldats de retour employés à creuser des fossés, et je tiens que le ministre s'excuse de m'avoir attribué ces paroles. Je crois avoir parfaitement droit d'exiger qu'il se rétracte.

M. le PRESIDENT: Si l'honorable député nie avoir fait pareille déclaration, l'honorable ministre est tenu de l'en croire. Cependant, je ne sache pas qu'on ait fait de déclaration qui doive être retirée, ni qu'on ait dit pourquoi elle devait l'être.

M. POWER: Voici pourquoi: Le ministre a dit que, de tous les membres de la députation, j'étais le seul qui eût osé affirmer un désir de voir les soldats de retour travailler dans les fossés. Je n'entends pas qu'un ministre ni qui que ce soit m'attribue de telles paroles, et il me semble que M. le Président devrait trouver que j'ai raison de demander au ministre de se rétracter.

L'hon. M. REID: L'honorable député a dit que je demandais aux soldats de retour de creuser des fossés. Je n'ai jamais dit cela, mais j'ai affirmé que l'honorable député était le seul qui eût osé m'accuser d'avoir fait pareille déclaration.

M. POWER: J'ai entendu dire à l'honorable ministre que dans quelques jours il aurait deux mille hommes qui travailleraient au canal. Or, est-il possible que deux mille ingénieurs soient employés là? Si donc il y a deux mille soldats de retour qui travaillent au canal, un certain nombre devront être employés à faire des excavations, et je me suis fortement opposé à ce que le ministre donnât de l'ouvrage comme celui-là à des soldats libérés, alléguant, comme raison, qu'ils avaient fait assez de creusage durant les quatre années qu'ils ont passées au front.

M. JACOBS: L'honorable ministre nous a dit qu'il y a plusieurs avocats autour de la table du conseil et qu'il leur a demandé leur avis sur la question de savoir si ce marché dont il s'agit était légal ou ne l'était pas. Maintenant qu'il nous a dévoilé ce qui se passe au conseil, je voudrais savoir si le ministre des Travaux publics a été satisfait de ce que cet ouvrage de $3,500,000 devait être exécuté en régie intéressée, quand le ministère des Travaux publics a pour principe de tout faire faire par contrat et sur demande de soumissions?

L'hon. M. REID: L'honorable député n'ignore pas que lorsqu'il est rendu un décret ministériel, c'est parce que tous les membres du conseil des ministres sont d'accord?

M. VIEN: L'honorable ministre cherche à convaincre le comité qu'il est de bonne politique d'adjuger une entreprise comme celle-là sans demander de soumissions, sous prétexte qu'il peut survenir de l'imprévu. Il n'y a pas que le Gouvernement qui fasse faire des travaux à l'entreprise, il y a des compagnies de particuliers qui ont recours à ce mode. Quelles sont les conditions anormales dont l'honorable ministre a parlé? Est-ce le prix de la main-d'œuvre ou le prix des matériaux, qui est anormal? Certes, les mêmes conditions existent pour les compagnies privées. Ne voulant citer qu'un exemple de la divergence d'opinion qu'il y a entre le ministre et ses collègues, je rappellerai de quelle manière le ministre des Affaires navales (M. Ballantyne) s'y est pris pour faire construire des navires: Il a eu recours non pas au système de régie intéressée, mais à celui qui consistait à accorder tant par tonne à tous les constructeurs du Canada qui seraient désireux de tenter pareille entreprise au prix convenu. La construction des navires est subordonnée aux mêmes conditions anormales que le creusage des canaux; elle exige de la main-d'œuvre, de l'acier et d'autres matériaux, et cependant le ministère de la Marine n'a pas pris pour principe de faire construire des navires en régie intéressée. De son côté, le ministre des Travaux publics déclarait, l'autre jour, que le Gouvernement avait pour principe de ne jamais adjuger d'entreprise sans avoir demandé de soumissions, et qu'il n'y faisait exception que dans les cas d'absolue nécessité. Voici le ministre des Chemins de fer et des Canaux qui cherche maintenant à faire croire au comité que le retour de nos soldats constituait un cas d'imprévu si extraordinaire, qu'il fallait absolument prévenir tout chômage, et il se voit forcé d'admettre qu'il y a douze anciens combattants qui sont employés à creuser le canal.

L'hon. M. REID: L'honorable député devrait ajouter que j'ai dit que le personnel employé par les entrepreneurs comprenait plus de cent hommes.

M. VIEN: Si l'honorable ministre avait attendu un instant, j'aurais complété sa déclaration. Il a dit qu'il y avait une douzaine d'anciens combattants qui étaient employés à creuser le canal et que le personnel des entrepreneurs en comprenait à peu près une centaine en tout; mais il n'a pas voulu l'attester ni faire de déclaration précise. Il ne le sait pas, et c'est en général la politique du Gouvernement de ne rien savoir ou de n'être informé de rien. Un ministre est-il embarrassé? Il répond qu'il ne sait pas, qu'il n'a entendu parler de rien, qu'il ne possède aucun renseignement. C'est un cabinet de non renseignement ou d'ignorance. Le ministre des Travaux publics faisait, l'autre jour, une déclaration à ce même sujet. Voici ce qu'il disait, le 26 février:

> Quelque part sur les bords du lac Ontario, si ma mémoire est fidèle. Je vais également assumer la responsabilité de faire commencer ces travaux avant que le Parlement ait voté la somme nécessaire, car je suis convaincu que le Parlement nous approuvera et la votera, afin que nous puissions faire disparaître, jusqu'à un certain point, le chômage existant déjà dans les grands centres.
>
> C'est le devoir du Gouvernement de venir en aide au sans-travail dans la mesure du possible.. Par soumissions et à l'entreprise, assurément. Il convient peut-être que j'ajoute cet autre détail: il sera probablement nécessaire de démolir certains édifices pour débarrasser le terrain ou s'élèveront de nouvelles constructions. Il est possible que ces travaux soient exécutés par le Gouvernement; à tout événement, les édifices à démolir ne représentent qu'une....

M. DAVIDSON: Je demande la parole sur une question de règlement. L'honorable député cite un passage d'un débat qui a eu lieu au cours de la présente session. Le règlement le défend.

M. VIEN: Je ne fais que rapporter les paroles du ministre des Travaux publics sur cette question de programme.

M. DAVIDSON: Je prétends que l'honorable député ne peut pas citer un extrait d'un débat antérieur de la présente session.

M. le PRESIDENT: Le règlement est invoqué à bon droit. Il saute aux yeux qu'un député ne peut pas lire un passage d'un débat antérieur qui se trouve rapporté dans le compte rendu officiel de cette session. Cet article du règlement s'applique au comité comme à la Chambre.

M. VIEN: Monsieur le président veut-il me lire l'article?

M. le PRESIDENT: Page 357, Bourinot dit:

> Un député ne peut pas, non plus, dans un discours, mentionner quelque chose qui a été dit ou fait lors d'un débat antérieur au cours de la même session—règle qui est nécessaire pour économiser le temps de la Chambre et restriction imposée aux députés pour les empêcher de faire revivre une discussion qui a pris fin.

M. McMASTER: Il n'y a aucun doute quant à l'exactitude de cette règle qui est la seule...

Quelques VOIX: A l'ordre, à l'ordre.

M. McMASTER: C'est la seule règle...

Quelques VOIX: A l'ordre, à l'ordre.

M. le PRESIDENT: Je dois rappeler au représentant de Brome (M. McMaster) qu'une décision du président ne saurait être discutée.

M. VIEN: Je m'incline devant votre décision, monsieur le Président, mais je dois dire qu'il existe au sein du ministère une divergence d'opinions relativement à la ligne de conduite à suivre dans l'adjudication des entreprises. Un ministre nous dit que les entreprises ne doivent être adjugées qu'après la publication d'avis, et je dois admetttre que cette opinion est conforme à la loi; et il est grand temps que nous fassions les choses régulièrement et conformément à la procédure ordinaire. Pendant la guerre, diverses circonstances critiques auraient pu justifier une autre conduite, mais nous sommes maintenant sur un pied de paix et le présent ministère semble être le dernier à s'en rendre compte. Il tente de remettre le pays sur le pied de paix; cependant, il répugne à adopter le principe qui doit prévaloir en temps de paix—que les entreprises ne doivent pas être accordées par favoritisme à un certain entrepreneur au préjudice des autres. Il ne semble pas comprendre l'important principe que, dans l'emploi des deniers publics, il faut prendre grand soin de ne pas dépenser plus qu'il est indispensable. Une loi de ce pays décrète qu'une entreprise de plus de $5,000 ne doit pas être accordée sans que des soumissions soient demandées. C'est une loi sage qui a été approuvée par la majorité des membres de cette Chambre. La seule circonstance critique que le ministre a pu mentionner était la nécessité de procurer de l'ouvrage aux sans-travail, mais il n'a pas pu persuader au comité qu'il aurait fallu beaucoup de temps, ou que cela aurait causé de graves inconvénients, s'il avait attendu trois semaines ou un mois afin de publier des avis d'adjudication. Le ministre a aussi prétendu que les circonstances étaient anormales quant à ce qui avait trait aux salaires des ouvriers et aux prix des matériaux, et qu'il ne convenait pas de demander des soumissions et d'adjuger les entreprises pour des sommes fixes; qu'au contraire, il valait mieux les accorder au prix coûtant avec une commission en plus.

En ce qui concerne la rémunération des ouvriers, nous ne nous attendons pas à un abaissement subit du prix de la main d'œuvre. Non seulement le ministère ne s'y attend pas, mais, dans les entreprises qu'il a adjugées à divers entrepreneurs il a expressément établi l'échelle des salaires qui seront payés aux ouvriers. Certes, une échelle des salaires est établie dans le contrat. Il était complètement inutile de donner à ces hommes-là l'avantage d'exécuter une entreprise aussi formidable, qui s'élève à $3,500,000, sans qu'ils courussent aucun risque. Ils avaient l'outillage que l'Etat a acheté d'eux et qu'il leur remet maintenant sans rien exiger. Ils connaissaient les prix courants des différents matériaux et les salaires fixés dans l'annexe de leur contrat.

Je ne puis voir de raison qui excuse le Gouvernement ou le ministre d'avoir adjugé des entreprises sans demander de soumissions.

Le ministre doit à la Chambre un certain degré d'honnêteté et de sincérité, mais je ne crois pas qu'il ait réussi à prouver qu'il y avait autant d'urgence qu'il l'a dit pour justifier la conduite qu'il a suivie. Je crois qu'il eut été de l'intérêt public de retarder ces travaux pendant deux ou trois semaines, ce qui aurait suffi pour faire appel à des soumissions.

Je dois insister sur le point soulevé par mon honorable ami le leader de l'opposition (M. McKenzie) que nous ne pouvons pas être appelés à voter ce fort montant sans voir les contrats signés par le Gouvernement et avoir la possibilité d'étudier ces contrats et de voir pourquoi nous votons cette somme de $3,500,000. Nous ne savons de cette entreprise que ce qu'en a dit le ministre ce soir. Nous devrions laisser ce crédit en suspens jusqu'à ce que nous ayons eu la possibilité de l'étudier plus complètement.

L'hon. M. REID: L'honorable député a raison de demander que le crédit reste en suspens jusqu'à ce qu'il ait vu les contrats. Je ne pensais pas que ce serait ce qu'il demanderait. Si les honorables députés veulent des renseignements ou s'ils désirent voir les contrats, je n'ai aucune objection à ce que le crédit reste en suspens. J'accepte la proposition immédiatement et je laisserai le crédit en suspens. Je déposerai les contrats sur le bureau et je donnerai tout autre renseignement que pourrait désirer les honorables députés. Ils ont droit à tous les renseignements qu'ils désirent. Je me suis efforcé de donner ce soir tous les renseignements dont je disposais. Il se fait tard et je ne veux pas demander au comité de procéder à l'examen d'autres crédits; ils pouraient être discutés à un autre moment.

M. McKENZIE: Je me suis efforcé d'expliquer clairement que nous voulions voir

ces contrats et l'opinion légale sur laquelle s'est appuyée le ministre pour agir. Je ne suis pas une autorité dans les usages du cabinet ou sur ce qui se passe quand un arrêté du conseil est pris par le Gouvernement, mais quand un ministre accorde une entreprise sans se conformer à la loi, il doit donner au conseil ses raisons pour agir ainsi. Le ministre pourra peut-être nous donner une opinion légale et les motifs qu'il a invoqués devant le conseil pour ne pas se conformer à la loi. Je dois rappeler au ministre que personne de ce côté ne désire arrêter les travaux s'il peut les faire et donner au pays dans un temps raisonnable le bénéfice de l'usage du reste du canal. Si le ministre voulait demander des soumissions nous pourrions avoir la satisfaction de savoir s'il pourrait mieux s'en tirer qu'avec la méthode qu'il emploie maintenant. Il s'apercevra qu'il peut obtenir des soumissions à bien meilleur compte qu'auparavant. Il exécute des travaux en employant une méthode très coûteuse. S'il y a une demande de soumissions d'une extrémité du pays à l'autre, j'ai tout lieu de croire que dans les conditions actuelles il y a beaucoup d'entrepreneurs qui cherchent de l'ouvrage et qu'il recevra des soumissions raisonnables.

(Rapport est fait sur l'état de la question.)

La séance est levée à onze heures et quart du soir.

CHAMBRE DES COMMUNES.

Présidence de l'hon. EDGAR N. RHODES.

Mercredi, 23 avril 1919.

La séance est ouverte à trois heures.

LE RESEAU DES CHEMINS DE FER NATIONAUX.

L'hon. M. REID (ministre des Chemins de fer et des Canaux): J'ai promis hier au chef de l'opposition de donner à la Chambre la réponse à des questions qu'il m'a posées relativement aux chemins de fer nationaux du Canada. Les questions sont les suivantes:

1. Quelle responsabilité l'Etat canadien a-t-il assumée financièrement en prenant possession du réseau?
2. Quelle est la longueur, en milles, du réseau et devons-nous mettre en service tout ce que nous en avons pris?
3. Quelle est à son estimation la valeur actuelle du matériel roulant de la ligne, et celle-ci en est-elle assez bien pourvue?
4. Combien avons-nous dépensé pour l'outillage depuis que nous avons pris possession du réseau?
5. Combien juge-t-il qu'il faudra dépenser pour le service et l'outillage d'ici à la fin du présent exercice?
6. Jusqu'à quel point les recettes et les dépenses de l'exploitation du Nord-Canadien se balancent-elles?
7. Quelle est la dette totale actuelle du Nord-Canadien et sa dette par mille?
8. De quoi le Gouvernement a-t-il pris possession et quelle valeur a-t-il eue en retour des responsabilités et des dettes dont il se charge?

Voici les réponses:

1. Le Canada a acheté, moyennant dix millions, les soixante millions d'actions ordinaires du Nord-Canadien, c'est-à-dire le reste des actions non écoulées, mais il ne s'ensuit pas qu'il se charge des dettes en souffrance, lesquelles restent une dette de la compagnie.

2. La longueur de la ligne en exploitation est de 9,524 milles, et elle est exploitée sur toute la longueur dont nous avons pris possession.

3. On estime que le matériel roulant du réseau vaut maintenant 67,573,092 piastres.

4. Depuis que le Gouvernement a pris possession du réseau nous avons dépensé 22,233,107 piastres en achat de matériel. Ce matériel peut servir aussi sur les autres chemins de fer de l'Etat.

5. Le déficit estimatif du Nord-Canadien, déduction faite des frais d'exploitation et des charges fixes est, pour l'exercice courant, de 7 millions. Le montant estimatif consacré à l'équipement des chemins de fer nationaux, pour l'exercice courant, est de 35 millions. Cela répond aux exigences du réseau tout entier de l'Etat et comprend les crédits à voter de nouveau pour les chemins de l'Etat.

6. Pour l'année civile 1918, le revenu a été de 49,201,955 piastres 18; les frais d'exploitation, de 45,639,651 piastres 78, et les recettes nettes, de 3,562,303 piastres 40.

7. La dette totale du Nord-Canadien au 31 décembre 1918, y compris la dette consolidée, les obligations gagées sur le matériel et les terrains, et toutes les dettes restées impayées, s'élevait à 473,174,432 piastres. La dette par mille, y compris les obligations gagées sur le matériel, les terrains et l'actif de toutes les compagnies auxiliaires, représente 46,166 piastres.

8. Le Gouvernement a acheté le reste des actions ordinaires du Nord-Canadien et obtenu, par là, la possession de tout l'actif de ce réseau, qui compte 9,524 milles.

EDITION REVISEE

QUESTIONS.

Les questions auxquelles on a répondu de vive voix sont indiquées par des astérisques.

JOHN A. MESSEROY.

M. DUFF demande:

1. Quelles fonctions ou quel emploi John A. Messeroy, de Charlottetown (I.P.-E.), exerçait ou avait dans les opérations du vote militaire outre-mer?
2. Quelle est la date de sa nomination?
3. Quelle somme au total lui a été payée en appointements ou rémunération pour le service susdit?
4. Combien au total lui a-t-on payé pour frais de déplacement et autres?

L'hon. M. BURRELL (secrétaire d'Etat):

1. Rapporteur spécial.
2. 24 novembre 1917.
3. $1,280.
4. $1,783.83.

RESERVISTES DE LA MARINE ROYALE DE TERRE-NEUVE.

M. DELISLE demande:

1. A qui s'est-on adressé pour demander que 188 réservistes de la marine royale de Terre-Neuve entrent dans le service naval canadien?
2. Quand cette demande a-t-elle été faite?
3. Quand ces marins de Terre-Neuve sont-ils entrés dans le service naval canadien?

L'hon. M. BALLANTYNE (ministre de la Marine et des Pêcheries):

1, 2 et 3. On s'est adressé formellement, le 9 juillet 1917, au commandant en chef de la station de l'Amérique du Nord et des Antilles, attendu que les réservistes de la marine royale de Terre-Neuve pouvant servir dans la marine canadienne étaient sous son commandement direct. C'est lui qui, par lettre en date du 17 juillet 1917, a permis d'employer ces réservistes. Ils ont été enrôlés au fur et à mesure des besoins, c'est-à-dire en différents temps depuis le 26 août 1917 jusqu'au 13 avril 1918.

INTERNEMENT D'ETRANGERS DE NATIONALITE ENNEMIE.

M. JACOBS demande:

1. Combien de personnes de nationalité ennemie sont-elles actuellement internées dans les camps d'internement?
2. Combien, parmi ces personnes, ont été ou sont employées à quelque occupation pendant leur internement?
3. Le Gouvernement se propose-t-il de rémunérer ces personnes pour le travail qu'elles ont fait pendant leur internement?
4. Si la réponse à la 3e question est dans l'affirmative, quelle somme chaque personne recevra-t-elle par jour?

L'hon. M. MEIGHEN: (ministre de l'Intérieur):

1. 2,117.

[L'hon. M. Reid.]

2. Il y en a environ 1,100 qui, en différents temps, ont consenti à aller travailler sur les chemins de fer ou sur les fermes.
3. Ceux qui les ont employés les ont payés, et quant aux prisonniers, on leur a tenu compte de la valeur du travail qu'ils ont exécuté.
4. Sur les chemins de fer, 20 cents par heure; sur les fermes, 50 cents par jour; dans les camps, 25 cents par jour.

LE CARDINAL MERCIER.

*L'hon. M. LEMIEUX demande:

1. Le Gouvernement a-t-il officiellement invité Son Eminence le cardinal Mercier à visiter le Canada?
2. Dans l'affirmative, l'invitation a-t-elle été acceptée?

L'hon. sir THOMAS WHITE (premier ministre intérimaire):

1 et 2. Non.

CHEMIN DE FER SUBURBAIN DE TORONTO.

M. BUREAU demande:

1. Les biens, etc., de la Toronto Suburban Railway Company ont-ils été acquis par le gouvernement fédéral, par les chemins de fer nationaux du Canada ou par la compagnie du Nord-Canadien, et, dans l'affirmative, par lequel des trois?
2. Si les biens, etc., ont été acquis, qu'est-ce que l'achat embrasse, quel est le prix d'achat, et quelles sont les obligations qu'assument le Gouvernement, les chemins de fer nationaux du Canada ou le chemin de fer Nord-Canadien?

L'hon. M. REID (ministre des Chemins de fer et des Canaux):

1. Le chemin de fer suburbain de Toronto a été acheté par le Nord-Canadien.
2. L'achat comprend tout l'actif de la compagnie du chemin de fer suburbain de Toronto, ainsi que les lignes de Toronto à Guelph et de Toronto à Woodbridge. Cet actif a été acquis au prix coûtant. Le passif se compose de £540,000 de débentures à 4½ p. 100, d'une somme de $54,256.63, intérêt accumulé au 30 juin, et de diverses dettes courantes au montant de $670,135.27.

RAPATRIEMENT DU CORPS ROYAL D'AVIATION.

M. FONTAINE demande:

1. Le Gouvernement du Canada a-t-il pris des arrangements avec le gouvernement impérial touchant le rapatriement des officiers, sous-officiers et soldats canadiens du corps royal d'aviation?
2. Dans l'affirmative, quelles dispositions a-t-on prises pour leur retour prochain?

Major général MEWBURN (ministre de la Milice et de la Défense): 1 et 2. On a représenté au gouvernement anglais combien il est important que les Canadiens

qui font du service dans le corps royal d'aviation soient rapatriés dans le plus bref délai. A cette fin, le ministre du corps expéditionnaire est à élaborer un projet qui facilitera beaucoup le retour des Canadiens qui font du service dans le corps royal d'aviation, sans nuire au rapatriement des autres troupes.

LE MAGASIN RIOU A FRASERVILLE (P.Q.).

M. GAUVREAU demande:

1. Pour combien d'années le magasin Riou, à Fraserville (Rivière-du-Loup), a-t-il été loué de nouveau comme dépôt militaire, et quel est le loyer mensuel payé pour ledit magasin aux fins susdites?

2. Est-il vrai que par le défaut des autorités militaires de donner avis aux propriétaires dudit magasin-dépôt, il y a tacite reconduction pour au moins six années à 90 piastres de loyer par mois?

3. Dans l'affirmative, est-ce l'intention du département de la Milice ou du département des Travaux publics d'acheter, à sa valeur réelle, ledit magasin-dépôt de M. Riou, plutôt que de payer loyer pendant six années à venir?

L'hon. M. BURRELL (secrétaire d'Etat):

1. (a) Le bail du magasin Riou, à Fraserville (P.Q.), prendra fin le 19 mai 1922 (b). Le loyer mensuel est de $90.

2. Le premier bail a pris fin le 19 mai 1917, mais vu que le commandant du district militaire n° 5 n'a pas notifié son intention de vider les lieux, le ministère de la Milice est tenu de les occuper pendant cinq années de plus.

Toutefois, il y a lieu de dire que cet édifice a été loué pour des fins de recrutement de l'armée expéditionnaire canadienne. Vu qu'il ne se fait plus de recrutement, lors de la réorganisation de la milice, l'édifice servira de dépôt d'armes pour une compagnie du 89e bataillon et pour la 20e batterie d'artillerie en garnison à Fraserville.

3. Vu que le bail prendra fin dans trois ans du 19 mai 1919, le département n'a pas l'intention d'acheter la propriété.

R. S. LENNIE.

M. d'ANJOU demande:

1. Quelle rémunération R. S. Lennie a-t-il reçue comme registraire de la Colombie-Anglaise en vertu de la loi du service militaire?

2. Combien lui a-t-il été payé comme dépenses pour travail accompli?

3. Qui a payé le loyer de son bureau?

4. Quelle somme a été payée de ce chef et à qui a-t-elle été payée?

L'hon. M. MEIGHEN (ministre de l'Intérieur):

1. Du 15 septembre 1917 au 28 février 1919, $6,020.83. Depuis le 1er mars, il donne gratuitement ses services.

2. Les dépenses du bureau du registraire à Vancouver jusqu'au 1er avril 1919 ont été de $233,955.47.

3. La division du service militaire du ministère de la Justice.

4. Une somme de $5,452.50 à M. Dominic Burns.

C. E. MAHON.

M. d'ANJOU demande:

1. Quelle rémunération a été payée à C. E. Mahon, de Vancouver (C.-A.), à titre de président de la commission fédérale d'arbitrage sur la réserve indienne Kitsilano?

2. Quelles sommes M. Mahon a-t-il reçues pour dépenses du chef de ce travail?

L'hon. M. MEIGHEN (ministre de l'Intérieur):

1. Il est impossible de répondre à cette question, vu que le ministère des Affaires indiennes ne possède pas de renseignements sur ce sujet.

2. Répondu sous le n° 1.

LES COURTIERS DE MONTREAL ET L'EMPRUNT DE LA VICTOIRE.

M. ARCHAMBAULT demande:

1. Quels courtiers, à Montréal, se sont occupés de placer le dernier emprunt de la Victoire?

2. Quels montants divers, commissions, frais, dépenses de voyages, etc., ont été payés à chacun d'eux?

3. Existe-t-il encore des comptes impayés de ces courtiers, et, dans l'affirmative, quels sont les montants et par qui ces montants sont-ils réclamés?

L'hon. sir THOMAS WHITE (ministre des Finances):

1 et 2. Détail des sommes payables à des courtiers de Montréal relativement à l'emprunt de la victoire, 1918:

Burnet, Porteous et Cie, Montréal, $2,477.70; Burneau, Dupuis et Cie, Montréal, $50; Burnett et Cie, Montréal, $2,000; S. Carsley et Cie, Montréal, $200; H. M. Connolly et Cie, Montréal, $500; Craig et Luther, Montréal, $1,173.50; Davidson et Cie, Montréal, $300;; Ekers, Cushing et Cie, Montréal, $500; Fenwick et Ryan, Montréal, $2,730.82; Fortier, Beauvais et Cie, Montréal, $1,200; Greenshields et Cie, Montréal et Ottawa, $4,700.74; G. W. Hamilton et Cie, Montréal, $450; Hanson et Ferguson, Montréal, $620; Herdman et Cie, Montréal, $1,380; C. J. Hodgson et Cie, Montréal, $3,100; Grant, Johnson et Cie, Montréal, $948 ;C. H. Lewis, Montréal, $500; J. L. Marler et Cie, Montréal, $500; McDougall et Cowans, Montréal, Winnipeg, Halifax et St-Jean, $18,655; Meredith et Cie, Montréal, $1,750; Montréal Securities Corporation, Montréal, $1,000; R. Moat et

Cie, Montréal, $750; Molson et Robin, Montréal, $750; F. Nash et Cie., Montréal, $750; O'Brien et Williams, Montréal, $4,345; Oswald Bros., Montréal, $4,565.40; A. Patterson et Cie, Montréal, $1,750; Pitblado et Cie, Montréal, $3,280; A. E. Rex et Cie, Montréal, $600; A. F. Riddell et Cie, Montréal, $300; H. S. Scott et Cie, Montréal, $600; Strathy, Gordon et Cie, Montréal, $600; Smith, Fairbanks et Cie, Montréal, $2,500; Tousaw, Hart et Cie, Montréal, $1,000; W. J. Turpin et Cie, Montréal $1,405; A. A. Wilson et Cie, Montréal, $683.39; F. B. McCurdy et Cie, Montréal et Sherbrooke, $1,500. Total payé, $70,-114.55.

Les sommes ci-dessus furent déterminées par vérification de MM. Thomas Bradshaw et R. J. Dilworth, de Toronto, et de M. J. W. Ross, de Montréal, qui se fondèrent sur les frais généraux d'affaires des particuliers et des maisons en question pendant la durée de la campagne, ainsi que sur leur degré de participation active à l'emprunt.

3. Les vérificateurs sont saisis d'un certain nombre de demandes de nouvel examen.

LE DROIT SUR LE CIMENT DE PORTLAND.

M. STEELE demande:

1. Pendant quelles périodes depuis le commencement de l'année 1912 le ciment de Portland a-t-il été admis en franchise?
2. Quelles quantités ont été importées pendant ces périodes, respectivement?
3. Quelles quantités ont été importées pendant les années 1912, 1913, 1914, 1915, 1916, 1917 et 1918, respectivement?
4. Quelle était la valeur du ciment de Portland importé pendant les années susdites?

L'hon. M. REID (ministre des Chemins de fer et Canaux):

1. Le ciment de Portland n'a été admis en franchise à aucune époque depuis le commencement de l'année 1912.

2, 3 et 4. La quantité et la valeur du ciment de Portland importé en Canada au cours des exercices terminés le 31 mars 1913, 1914, 1915, 1916, 1917 et 1918, sont comme suit:

	Quantité. (qtx.)	Valeur.
1912-13	4,958,814	$1,955,177
1913-14	709,014	332,564
1914-15	287,402	123,613
1915-16	94,136	37,048
1916-17	63,074	29,719
1917-18	26,243	17,417
1918-19	25,687	26,437

[L'hon. sir Thomas White.]

LA RESERVE INDIENNE DE SAINT-PIERRE.

M. MOLLOY demande:

1. Combien le Gouvernement a-t-il reçu pour la vente des terres cédées par les Indiens de la réserve Saint-Pierre, Selkirk, Manitoba, jusqu'au 1er avril 1919?
2. Quelle partie de cette somme a-t-elle été capitalisée?
3. Quelles sommes a-t-on payées aux Indiens comme intérêt sur ce capital?

L'hon. M. MEIGHEN (ministre de l'Intérieur):

1. $68,962.91.
2. $68,962.91.
3. $15,170.92.

LE "MONTMAGNY".

M. MOLLOY demande:

1. Depuis le naufrage du vapeur 'Montmagny" dans le Saint-Laurent, il y a quelques années, a-t-on réellement tenté de le renflouer, et qui l'a tenté?
2. Dans quelles conditions ces tentatives ont-elles été faites et avec quel succès?
3. Combien de fois l'a-t-on vendu et à qui?
4. Si d'aucuns des acheteurs ont manqué d'observer les conditions de leurs contrats, ont-ils été appelés à payer le reliquat du prix de vente, en plus de perdre le cautionnement et la garantie faits au Gouvernement?
5. Des dépôts ont-ils été remboursés, et, dans l'affirmative, pour quelles raisons?

L'hon. M. BALLANTYNE (ministre de la Marine et des Pêcheries):

1. Oui. Le ministère a fait soumissionner le renflouage de ce navire et accepté l'offre de la compagnie de sauvetage de Lévis, qui devait l'amener à Québec; mais cette compagnie n'a jamais commencé cette entreprise. Il fit ensuite un marché avec la compagnie de navigation de St-Charles, celle-ci achetant le navire et s'engageant à l'amener ailleurs; pendant six semaines, cette compagnie tint à l'œuvre vingt-deux hommes et quatre plongeurs, mais ce fut sans résultat aucun. Le bâtiment fut encore une fois mis en vente et le ministère accepta l'offre de la compagnie des entreprises publiques, dont les représentants étaient le colonel C. A. Chauveau et M. Horace Dussault, de Lévis. On tenta de renflouer le navire l'automne dernier, mais la saison était tellement avancée qu'il fallut renvoyer les travaux au printemps.

2. Répondu sous le n° 1.

3. Deux fois: d'abord à la compagnie de navigation de St-Charles, de Lévis, puis à la compagnie des entreprises publiques, de la même ville.

4. Non.

5. Oui. Le dépôt qu'elle avait fait a été remis à la compagnie de sauvetages mari-

time, de Lévis, vu que le département a annulé la convention et qu'on a fait d'autres ententes en vue de disposer du navire. On a remis à la compagnie de navigation Saint-Charles son dépôt, la compagnie se trouvant dans l'impossibilité d'exécuter la convention vu qu'on avait réquisitionné tous les remorqueurs pour des fins de guerre et qu'il était impossible pour la compagnie de se procurer l'outillage requis.

DEMANDES DE DOCUMENTS.

Par M. FRASER:

1. Copie de toute correspondance, tous télégrammes et autres documents entre M. L. D. Hara, surintendant suppléant du canal de haute navigation Welland, et les ministères des Chemins de fer et Canaux et de la Justice, touchant la saisie de deux wagons de houille par le contrôleur du combustible à Thorold, Ontario.

2. Copie de toute correspondance et tous télégrammes et autres documents échangés entre M. L. D. Hara, surintendant suppléant du canal de haute navigation Welland, et le ministère des Chemins de fer et Canaux ou toute autre personne du ministère, touchant la signification d'un avis à madame W. Thomas, de Thorold, Ontario, d'avoir à vaquer son domicile.

3. Copie de toute correspondance, tous télégrammes et autres documents échangés entre M. L. D. Hara ou autres personnes attachés au canal de haute navigation Welland, et le ministère des Chemins de fer et Canaux, touchant la noyade de Michael Koebel, gardien d'écluse à Port Colborne?

Par l'hon. M. LEMIEUX:

1. Copie de tous documents, correspondance et pétitions en général touchant l'acquisition projetée par le gouvernement fédéral du réseau de chemin de fer de Gaspé.

2. Copie de toutes correspondance, pétitions et de tous autres documents touchant la poursuite intentée à M. Ben. H. Spence, secrétaire de la divison d'Ontario de la Dominion Alliance, pour publication de matières répréhensibles.

Par l'hon. sir SAM HUGHES:

(a) Les quantités de houille et d'autre combustible fourni par homme et par jour aux soldats canadiens en décembre, janvier et février 1918 et 1919;

(b) La nature du logement des soldats dans chaque cas, savoir: Etaient-ce des huttes de bois ou des tentes? Ces endroits avaient-ils des planchers? Les fentes du plancher étaient-elles couvertes? Les hommes avaient-ils des lits, ou devaient-ils coucher sur le plancher? Combien de couvertures étaient fournies pour chaque homme?

(c) Quelle était la nature du poêle ou de l'appareil de chauffage fournis?

(d) Quel était l'état sanitaire dans les camps, et quels étaient les régimes d'égouts et de sanitation?

(e) Comment disposait-on des plaintes des officiers et des soldats, et comment les traitait-on?

2. Relevé indiquant: (a) Les pertes canadiennes par bataillon et autres unités subordonnées dans chacune des batailles suivantes: Saint-Julien, Festubert, Givenchy, Hauteurs de Vimy, Parvilliers (ou Fouquescourt), Paschendaele, Cambrai et Mons? (b) L'effectif de chaque bataillon ou unité immédiatement avant l'entrée dans chacune des batailles susdites; (c) Le nombre des renforts ajoutés à chacun desdits bataillons ou unités pendant la bataille, dans chacun des engagements susdits; (d) L'effectif respectif de chacun desdits bataillons ou unités après la fin de chacune des batailles susdites; (e) Les plans et la conduite de chaque action, y compris les incidents et les événements qui amenèrent et affectèrent chaque bataille.

Par M. KAY:

Copie de toute correspondance et de tous autres documents échangés entre le Gouvernement ou un de ses membres, ou tout ministère ou commission d'icelui, et le bureau des commissaires des pensions ou l'un quelconque de ses membres, relativement à des nominations dans le personnel du bureau des commissaires des pensions par la commission du service civil.

Par M. TOBIN:

Relevé indiquant combien d'acres de terres publiques ont été donnés aux compagnies de chemins de fer au Canada par le gouvernement fédéral, de 1878 à nos jours, et indiquant aussi combien d'acres ont été accordés chaque année pendant la période susdite.

Par M. DUFF:

Copie du rapport fait par le lieutenant Jarvis, de la C.M.R., touchant le vapeur 'Stadacona".

Par M. DESAULNIERS:

1. Copie de tous mémoires, télégrammes, lettres, contrats, rapports, dépêches, recommandations, conventions faits, reçus, envoyés ou intervenus entre un ministère quelconque du Gouvernement et des personnes, compagnies ou corporations relevant ou découlant de la construction de la digue sur la rivière Saint-Maurice, à Grand'Mère, P.Q.

1. Copie de tous rapports, recommandations, lettres, mémoires, messages et estimations se rapportant à la construction et aux réparations des quais servant à ancrer les estacades qui retiennent les billes flottées dans la rivière Saint-Maurice, à la station Sainte-Flore, ou en amont de la digue de Grand'Mère.

Par l'hon. M. MARCIL:

Copie de tous documents se rapportant à la conviction et à l'emprisonnement d'Albert LeBlanc, de New-Richmond Station, P.Q., pour infraction à la loi du service militaire, et aux requêtes touchant sa libération.

Par M. LAVIGUEUR:

Copie de toute correspondance échangée entre le Gouvernement et la cité de Québec et autres actionnaires du Great Northern Railway of Canada et du chemin de fer de Québec et du Lac-Saint-Jean, touchant l'acquisition par le Gouvernement des tenures minima d'actions de ces chemins de fer qui sont maintenant exploités par le Gouvernement comme partie du réseau du Nord-Canadien.

Par M. SINCLAIR (Guysborough):

Copie de toutes instructions adressées aux inspecteurs des bureaux de poste touchant la

nomination des maîtres de poste dans les districts ruraux.

La Chambre a ordonné, sans débat, le dépôt de ces documents.

FUSILS ET MUNITIONS DU CORPS EXPEDITIONNAIRE.

L'hon. sir SAM HUGHES demande:

Copie: (a) D'une circulaire, censée d'inspiration allemande, contenant dix suggestions, et distribuée en cachette aux troupes canadiennes, vers le temps de la bataille de Saint-Julien, et dépréciant la carabine canadienne. (b) De rapports par le colonel Prismall, officier britannique, indiquant des essais comparatifs et de concours entre la carabine canadienne et la carabine britannique (améliorée) Lee-Enfield, les deux utilisant de bonnes et de mauvaises munitions alternativement. (c) De tous autres rapports ou données authentiques comparant les deux carabines quant à la rapidité du feu, leur exactitude, leur endurance, leur blocage, etc. (d) De rapports indiquant les diverses marques de munitions fournies par les britanniques à leurs propres troupes et aux Canadiens, indiquant aussi lesquelles étaient mauvaises, irrégulières de calibre, et à douilles trop recuites ou autrement dangereuses ou inserviables. (e) De rapports ou de dépositions donnant des instances où d'excellentes troupes du service britannique, armées de la carabine Lee-Enfield, subirent des désastres en raison du blocage de leurs carabines Lee-Enfield par les munitions mauvaises. (f) De rapports indiquant que les munitions de toutes les nations, tant chez les alliés que chez l'ennemi, ont provoqué parfois le blocage à cause de défauts ou de saletés. (g) De rapports sur le retrait, par ordre des autorités britanniques, des marques défectueuses de munitions. (h) De dépositions sur la découverte dans les troupes canadiennes armées de la carabine canadienne, de milliers de cartouches mêlées aux bonnes, très longtemps après l'ordonnance sur le retrait des munitions défectueuses; et l'absence de toute munition défectueuse chez les bataillons canadiens armés de la carabine Lee-Enfield. (i) D'un rapport du colonel Embury, maintenant le brigadier-général Embury, et des officiers du 28e bataillon canadien, sur la découverte de marques de mauvaises munitions mélangées avec les bonnes munitions le matin où ce superbe bataillon se distingua lors d'une explosion de mine sous ses pieds. (j) Des raisons données par le ministre de la Milice d'alors, en découvrant que plusieurs des soldats canadiens étaient honnêtement et innocemment préjugés contre la carabine canadienne à la suite de rapports ennemis qui circulaient contre elle, et sa détermination de ne pas demander à un soldat quelconque, dans ces circonstances, de porter une carabine à laquelle il ne faisait pas pleine confiance. (k) De témoignages indiquant l'action non autorisée de certains particuliers en Angleterre, qui ont durci des parties du verrouillage de la carabine canadienne à des proportions de fragilité extrême, ruinant ainsi la carabine après qu'elle eut quitté le Canada en état parfait.

L'hon. sir THOMAS WHITE (premier ministre intérimaire): Il n'y a pas d'objection à ce que cet ordre soit adopté à condition que s'il y a des renseignements que le Gouvernement juge qu'il n'est pas dans l'intérêt public de divulguer, ils seront tenus secrets. C'est l'entente pour toutes les propositions de ce genre.

L'hon. sir SAM. HUGHES: Est-ce que cela s'applique à toutes ces propositions?

L'hon. sir THOMAS WHITE: Oui.

L'hon. sir SAM. HUGHES: Egalement à la réponse de Bruce au rapport Babtie.

(La motion est adoptée.)

OUVERTURE DE CREDITS A LA ROUMANIE.

L'hon. RODOLPHE LEMIEUX: Le "Financial Post" publiait en date du 19 avril un article au sujet des crédits ouverts par le Gouvernement à la Roumanie, à la Serbie et à la Grèce. Le premier ministre intérimaire a expliqué la nature de ces crédits l'autre jour à la Chambre. Il est annoncé dans cet article qu'au sujet de l'ouverture de ces crédits on a établi, par l'intermédiaire de sir Clifford Sifton, une agence qui, agissant pour le compte des manufacturiers qui obtiennent des commandes, place des valeurs roumaines pour couvrir le montant de ces commandes. Le premier ministre intérimaire peut-il me dire si sir Clifford Sifton est autorisé par le Gouvernement à agir comme intermédiaire, chargé de placer des valeurs roumaines?

L'hon. sir THOMAS WHITE (ministre des Finances): Mon honorable ami veut probablement parler du placement privé de valeurs roumaines. On ne m'a pas signalé l'article en question, mais il n'y a pas de placement de valeurs touchant l'ouverture de crédits faite par nous aux pays mentionnés. Le Gouvernement leur fait des avances de fonds pour leur permettre d'acheter des produits au Canada et prend leurs valeurs, non pas pour les vendre, mais pour les garder dans le Trésor jusqu'au remboursement. Il n'y a aucune agence intermédiaire relativement aux transactions faites entre le Gouvernement et les nations mentionnées, excepté la commission canadienne du commerce établie ici, et la commission canadienne du commerce établie à Londres. Les membres de ces commissions sont nommés, ainsi que mon honorable ami le sait, par le Gouvernement canadien. L'auteur de l'article a probablement voulu dire que des valeurs du gouvernement roumain ou autres gouvernements, ont été vendues privément de la façon ordinaire. Il n'y a rien de commun entre la transaction mentionnée dans l'article et l'ouverture de cré-

dits par le gouvernement canadien aux pays étrangers.

GREVE DES CAMIONNEURS A MONTREAL.

M. DESLAURIERS: Je ferai observer au ministre du Travail que 5,000 charretiers sont en grève à Montréal, et que c'est le temps du déménagement. Pourquoi n'a-t-on pas encore créé un tribunal d'arbitrage pour s'occuper de la question? Le Gouvernement a-t-il l'intention de prendre des mesures pour régler ce conflit à aussi bref délai que possible?

L'hon. A. K. MACLEAN: La question à laquelle l'honorable député fait allusion est en ce moment l'objet de l'attention du ministre du Travail et des fonctionnaires du département. Ils font tous leurs efforts pour que la grève se termine aussitôt que possible. Je donnerai d'autres renseignements à l'honorable député demain même.

SIEGES VACANTS.

M. McKENZIE: Je tiens à rappeler au premier ministre intérimaire qu'il y a aujourd'hui cinq sièges vacants dans cette Chambre. Quelles mesures prend-on pour remplir ces vacances, afin que la représentation du corps électoral soit complète?

L'hon. sir THOMAS WHITE (premier ministre intérimaire): Encore qu'il soit admis qu'il faut remplir les vacances dans cette Chambre à aussi bref délai que possible, je crois qu'il est également admis que ces vacances ne doivent être remplies que lorsque la démobilisation sera terminée. Il y a plusieurs milliers de soldats qui ne sont pas encore revenus d'outre-mer, dont quelques-uns pourraient poser leur candidature dans les comtés en question, mais indubitablement tous les soldats qui sont aujourd'hui à l'étranger devraient avoir le droit de voter dans les comtés où ils sont domiciliés. Il me semble donc et c'est aussi l'avis du Gouvernement, qu'il ne devrait y avoir d'élection que lorsque la démobilisation sera terminée ou presque terminée. Quand elle le sera, le Gouvernement aura le devoir d'étudier la question de savoir à quelle date auront lieu les élections complémentaires. Que l'honorable député veuille bien m'en croire, je comprends l'importance de remplir les vacances dans cette Chambre aussitôt que faire se pourra, sans léser les droits de ceux de nos concitoyens qui, par suite de leur absence outre-mer, seraient privés de l'exercice de leur droit de suffrage dans ce pays, si la consultation populaire se faisait maintenant.

DEMOBILISATION DU 22e BATAILLON.

M. POWER: Le ministre de la Milice voudrait-il bien me dire s'il a pris une décision au sujet du centre où sera démobilisé le 22e bataillon?

Major général MEWBURN (ministre de la Milice et de la Défense): Le département de la Milice n'a encore rien décidé au sujet de la localité où sera démobilisé ce corps de troupe, le choix du centre de démobilisation ayant toujours été laissé à l'unité intéressée. Le premier avis que j'ai reçu indirectement d'outre-mer au sujet du centre de démobilisation du 22e bataillon, c'est qu'il avait choisi la ville de Québec. En apprenant cela, la ville de Montréal a été fort agitée, et je donnerai volontiers lecture du câblogramme que j'ai transmis en Europe:

> Vous nous avez avisés que le 22e bataillon se rendrait à Québec pour y être démobilisé. Montréal a énergiquement représenté que ce corps a été recruté et organisé dans cette ville et a reçu de nombreux détachements de renfort de cette région. Québec fait aussi valoir ses prétentions. Eu égard à cette divergence d'opinion, veuillez consulter les officiers et les soldats de cette troupe, vous assurer de leurs désirs et nous dire par câblogramme s'ils veulent que la démobilisation se fasse à Montréal ou à Québec. Dites-nous le nombre de militaires de cette unité qui optent tant pour Montréal que pour Québec respectivement.

A l'ouverture de la navigation du Saint-Laurent, à la fin de ce mois, c'est notre espoir que les troupes dorénavant seront débarquées à Québec. Personnellement, je voudrais donner satisfaction à Montréal aussi bien qu'à Québec, car je sais que les deux villes tiennent à rendre hommage à ce merveilleux bataillon. Voici donc ce qu'à suggéré, et le Gouvernement, j'en suis sûr, sera bien aise de coopérer: c'est que si ce bataillon est démobilisé à Québec, il se rendra, avant la démobilisation, à Montréal, afin que les citoyens de cette ville puissent avoir l'avantage de le voir; mais si les militaires du 22e décident que la démobilisation se fasse à Québec, il ne conviendrait pas d'exiger qu'ils se rendent à Montréal ou ailleurs.

M. BUREAU: S'il y a conflit entre Montréal et Québec, je suggérerai un compromis en démobilisant le bataillon à Trois-Rivières, qui est à mi-chemin entre les deux villes?

Major général MEWBURN: Ce serait en effet une heureuse transaction.

AFFAIRES D'INITIATIVE GOUVERNEMENTALE.

M. ROBB: Je désire appeler l'attention du Gouvernement sur une question impor-

tante pour le public et le Parlement. Dans le discours du trône du 20 février on a promis certaines lois. Nous sommes en session depuis plus de deux mois et l'on n'a pas encore déposé de lois relatives à la loi électorale, à l'établissement des soldats, à la rééducation professionnelle, aux pensions pour les soldats et leurs familles, sans parler de l'emprunt prévu dans le budget sous le n° 299. J'aimerais savoir quand on présentera ces mesures.

L'hon. sir THOMAS WHITE (premier ministre intérimaire): En réponse à mon honorable ami (M. Robb), qui a eu l'amabilité de me donner avis de sa question, je dirai ceci: La question des pensions pour les soldats et leurs familles a été référée au début de la session à un comité de la Chambre présidé par le président du Conseil privé (M. Rowell). Ce comité a poursuivi ses travaux, et comme le sait mon honorable ami, il a le pouvoir nécessaire pour recommander la forme que la loi doit avoir. Le bill sur lequel on espère que le comité se mettra d'accord sera présenté au Parlement suivant la méthode ordinaire, quand le comité aura déposé son rapport.

Quant à la question des maisons ouvrières, il semble qu'il y ait un malentendu au sujet de cette mesure. La disposition relative à ces maisons a déjà reçu son effet et elle se trouve inscrite au budget sous le n° 299.

Prêt de 25 millions aux gouvernements provinciaux pour encourager la construction de maisons d'habitation dans les régions surpeuplées dans tout le Canada, conformément aux termes et conditions prévus dans l'arrêté du conseil du 3 décembre 1918—le montant du prêt à chaque province ne devant pas excéder la proportion de ladite somme de 25 millions que comporte la population de ladite province relativement à la population totale du Canada, telle qu'indiquée dans le dernier recensement fédéral, 25 millions.

Le Gouvernement, conformément à la loi des mesures de guerre, a mis à exécution une loi que les provinces ont déjà appliquée. Il n'est pas nécessaire d'avoir une mesure législative autre que le crédit inscrit au budget relativement à ce prêt.

Quant à la rééducation professionnelle ou technique, la loi est étudiée par le ministre du Travail (M. Robertson) qui sera représenté à ce propos à la Chambre par le ministre de l'Immigration (M. Calder).

Le ministre de l'Intérieur a presque terminé la rédaction du bill relatif à la mesure importante de l'établissement des soldats et il le présentera probablement la semaine prochaine.

[M. Robb.]

Les dispositions relatives à la loi électorale sont maintenant l'objet de l'étude du Gouvernement.

M. BUREAU: Combien de temps resteront-elles à l'étude?

L'hon. sir THOMAS WHITE: Je pense que mon honorable ami. . .

M. BUREAU: Ce que nous voulons savoir c'est dans combien de temps nous pouvons espérer voir présenter cette mesure à la Chambre?

L'hon. sir THOMAS WHITE: Quand le Gouvernement aura procédé à l'étude complète de cette loi, elle sera présentée à la Chambre, comme toute autre mesure. Il m'est impossible de dire si elle sera déposée la semaine prochaine ou dans quinze jours, mais elle sera présentée en temps voulu. A propos de ce qu'a dit l'honorable député (M. Robb) que la session durait déjà depuis deux mois, je voudrais faire l'observation suivante: durant la guerre, les affaires de l'administration ont nécessairement occupé l'attention aux dépens des simples députés qui auraient voulu présenter et discuter des questions d'intérêt public dans les différentes régions du Canada qu'ils représentent. La guerre étant finie, il a semblé bon au Gouvernement, et j'en suis sûr, à la Chambre, que les honorables députés qui n'avaient pas pu durant la guerre, par suite du surcroît des affaires administratives, discuter certaines questions, aient la possibilité de le faire, et la politique du Gouvernement a été durant cette session d'accorder aux députés le temps voulu pour discuter des questions intéressantes pour eux et leurs électeurs, qu'ils pouvaient présenter sous forme de résolution ou autrement.

L'hon. RODOLPHE LEMIEUX: Parlant en mon nom personnel seulement, me sera-t-il permis de suggérer au chef du Gouvernement que la session ayant déjà duré deux mois, si l'on doit présenter toutes ces lois, elle durera encore au moins trois mois et alors, comme il ne doit pas y avoir d'élection avant que la démobilisation soit complète, le Gouvernement devrait renvoyer cette loi électorale à la prochaine session. Cela permettrait, il me semble, de terminer rapidement la session quand on aurait disposé des affaires régulières.

L'hon. sir THOMAS WHITE: Je n'admets pas, avec mon honorable ami, qu'il faille trois mois pour adopter le programme législatif du Gouvernement.

Je puis lui donner l'assurance qu'avec la bonne volonté que la loyale opposition de Sa Majesté prêtera au Gouvernement pour expédier les affaires, nous serons en mesure de débarrasser promptement le Feuilleton et d'étudier les nouvelles lois que le Gouvernement a préparées.

M. ROBB: Si la Chambre veut bien me le permettre, j'ajouterai un mot relativement à la question de la loi électorale. Puisque le premier ministre intérimaire (sir Thomas White) ne partage pas l'avis de l'honorable député de Maisonneuve (M. Lemieux), ne serait-il pas raisonnable que le Gouvernement dépose sans délai son projet de loi, pour le soumettre à l'examen d'un comité représentant les deux partis? Le bill pourrait être discuté à fond et les affaires en seraient avancées d'autant.

L'hon. sir THOMAS WHITE: Le bill sur la réforme électorale sera déposé aussitôt qu'il sera prêt et le Gouvernement adoptera l'attitude qu'il jugera utile.

DIFFERENDS OUVRIERS SUR LES CHEMINS DE FER DE L'ETAT.

M. McKENZIE: Je signalerai à l'attention du ministre des Chemins de fer et des Canaux une lettre que j'ai reçue aujourd'hui du secrétaire du conseil des métiers et du travail de Prince-Albert, relativement à certaines difficultés qui sont pendantes entre l'administration des Chemins de fer nationaux et les employés de l'Etat. Je désire savoir si le ministre a des explications à fournir sur la possibilité de régler ce différend?

L'hon. M. REID (ministre des Chemins de fer et des Canaux): Je ne sais à quel différend l'honorable député fait allusion. A l'heure qu'il est, tous les différends qui peuvent surgir entre les compagnies de chemins de fer et leurs employés sont réglés par une commission que les différentes compagnies de chemins de fer ont établie à Montréal. L'honorable député doit se rappeler que l'année dernière, les compagnies de chemins de fer et leurs employés se sont entendus et ont créé une association désignée sous le nom de la Commission du travail, comprenant six représentants des Compagnies de chemins de fer et six représentants des employés; tous les différends qui surgissent sont soumis à cette commission. Depuis sa création, la commission a dû s'occuper du règlement de nombreux différends, et dans chaque cas le résultat a été des plus satisfaisants. Je suis donc convaincu que si des différends ont surgi à Prince-Albert ou en n'importe quel autre endroit, ils seront soumis à la commission, suivant la procédure ordinaire pour être réglés à la satisfaction de tout le monde.

M. McKENZIE: J'espère que le ministre a reçu une copie de cette lettre, que je lui ai adressée aujourd'hui. Le signataire affirme que la commission mentionnée tout à l'heure par l'honorable ministre a rendu une décision favorable aux employés, mais que le Gouvernement ou l'administration des chemins de fer nationaux a refusé de donner effet à la décision de la commission.

L'hon. M. REID: Je n'ai pas encore reçu la lettre en question.

LE CREDIT A LA ROUMANIE.

M. JACOBS: Je désire appeler l'attention du Gouvernement sur un câblogramme qui a été publié dans les colonnes du "Times" de New-York et de la "Gazette" de Montréal, le 13 courant, annonçant que le gouvernement roumain se prétend insolvable, que les paysans sont sur le point de se révolter et que la situation générale du pays est épouvantable. Est-ce l'intention du Gouvernement de s'assurer de l'exactitude de ces faits et, s'il constate que le contenu de cette dépêche est authentique, modifiera-t-il sa décision d'avancer une somme de 25 millions à la Roumanie?

L'hon. sir THOMAS WHITE (ministre des Finances): Je répondrai à mon honorable ami que nous avons été constamment en communications avec le premier ministre et les autres représentants du gouvernement en Europe. Les mesures que nous avons prises à ce sujet l'ont été avec leur assentiment et, pour moi, la nécessité des nouvelles démarches que suggère mon honorable ami ne s'impose nullement. Je suis d'avis que nous sommes au courant de tous les faits.

M. JACOBS: Je désire poser une autre question au ministre relativement à la situation en Roumanie. Le "Star" de Montréal, dans son édition d'hier soir, a publié un câblogramme de Paris annonçant que le ministre de la Milice d'outre-mer a refusé de prendre des mesures à la demande du comité de guerre britannique, afin de former un corps de mitrailleurs canadiens qui aurait été expédié sur les frontières de la Roumanie. La dépêche ajoute que la nation anglaise est surprise que le gouvernement canadien refuse d'agir en considération des intérêts que le Canada doit sauvegarder en Roumanie. Je désirerais

savoir si le ministre de la Milice a des renseignements à ce sujet.

Major général MEWBURN (ministre de la Milice et de la Défense): Je n'ai jamais reçu de renseignements ni de demandes d'aucune nature à ce sujet.

PLAINTES CONTRE LES AUTORITES MILITAIRES.

M. ARCHAMBAULT: J'aimerais à savoir ce qu'il y a de vrai dans cette rumeur qui veut que l'on ait demandé aux soldats canadiens, avant leur départ d'Angleterre, à Buxton, Derbyshire, de signer une déclaration par laquelle ils s'engagent à ne pas faire de plaintes contre les autorités militaires canadiennes d'outre-mer ?

L'hon. sir THOMAS WHITE: Je pense pouvoir répondre à mon honorable ami, en lui disant que ce doit être en effet une rumeur sans plus.

M. ARCHAMBAULT: Le Gouvernement voudra-t-il bien s'enquérir de la chose et en informer la Chambre ?

L'hon. sir THOMAS WHITE: Si mon honorable ami veut bien me faire tenir le journal où se trouve la nouvelle qui sert de base à sa question, ou me dire à quelle source il a puisé cette rumeur, je me ferai un devoir, par courtoisie, de me renseigner par câblogramme sur ce sujet.

L'hon sir SAM HUGHES: N'y a-t-il pas une règle adoptée ici, laquelle défend la chose même dont parle l'honorable député? Par le fait, le ministre trouvera, je pense, qu'il existe un règlement défendant à tout officier ou homme de troupe de faire aucune dénonciation tant qu'il n'est pas démobilisé.

Major général MEWBURN: Il peut y en avoir un, mais je l'ignore.

L'hon. sir SAM HUGHES: Il est dans ses propres bureaux.

LE HAUT PRIX DU BEURRE.

M. JACOBS: J'apprends que le rapport officiel porte à près de 48 p. 100 de plus que l'année dernière, la quantité de beurre retenue dans les entrepôts frigorifiques. Cela étant, j'aimerais à savoir, maintenant surtout que le beurre se vend plus cher que jamais, si le Gouvernement a l'intention de prendre des mesures en vue d'obtenir que ce beurre soit livré à la consommation ?

L'hon. M. BALLANTYNE: En réponse à l'honorable député (M. Jacobs), je suis heureux de lui faire savoir que le Gouvernement se prépare à faire bientôt ériger dans le port de Montréal, un vaste entrepôt frigorifique, absolument moderne. Nous espérons que lorsque cet entrepôt sera fini, il sera en mesure de recevoir tout ce que le Canada peut produire.

[M. Jacobs.]

3e LECTURE.

Du projet de loi (bill n° 110), déposé par l'honorable M. Meighen, tendant à modifier la loi de la preuve.

ADOPTION DU PROJET DE LOI MODIFIANT LE CODE CRIMINEL EN CE QUI CONCERNE LA PREVENTION DES INCENDIES.

L'hon. ARTHUR MEIGHEN (ministre intérimaire de la Justice) propose la 3e lecture du projet de loi (bill n° 69), adopté par le Sénat, tendant à modifier le Code criminel, en ce qui regarde la prévention des incendies.

M. McKENZIE: Nous avons fait, hier, tout notre possible pour empêcher que ce bill soit adopté en comité général. Aujourd'hui, la Chambre est bien garnie, et il conviendrait, à mon avis, qu'elle donnât son opinion au sujet de cette mesure.

Il s'agit d'une loi qui rendra passible de deux ans de pénitencier tout homme, femme ou enfant qui, par un hasard quelconque, pourra être la cause d'un incendie chez soi ou ailleurs. Je crois que c'est aller un peu loin et que cela constitue un empiétement sur la liberté nécessaire au public. Il faudrait ne pas permettre que l'on puisse dire de cette Chambre, qu'elle qualifie d'acte criminel une action commise sans dessein ni intention mauvaise. Par suite d'un léger accident, une personne pourrait avoir un tuyau de poêle défectueux et si, à cause de ce tuyau, un incendie a lieu dans sa maison, il me paraît extraordinaire que cette personne doive être passible de deux ans de pénitencier. Je propose donc :

Que la troisième lecture du projet n'ait pas lieu aujourd'hui, mais qu'elle soit renvoyée à six mois.

(La proposition de M. McKenzie, mise aux voix, n'est pas adoptée.)

ONT VOTE POUR:

MM.	MM.
Archambault,	Copp,
Baldwin,	d'Anjou,
Boivin,	Delisle,
Bourassa,	Desaulniers,
Boyer,	Deslauriers,
Bureau,	Devlin,
Cahill,	Euler,
Cannon,	Fafard,
Casgrain,	Fournier,

Gauthier,
Gauvreau,
Gervais,
Hughes (sir Sam).
Hunt,
Jacobs,
Lafortune,
Lanctôt,
Leduc,
Leger,
Lemieux,
Lesage,
McKenzie,
McMaster,
Marcile (Bagot),
Mayrand,
Pacaud,
Papineau,
Parent,
Pedlow,
Pelletier,
Power,
Prevost,
Robb,
Ross,
Savard,
Séguin,
Sheard,
Tobin,
Trahan,
Truax,
Turgeon,
Vien.—51.

ONT VOTE CONTRE:

MM.

Ames (sir Herbert),
Anderson,
Armstrong (Lambton),
Ballantyne,
Ball,
Bolton,
Bowman,
Boyce,
Boys,
Brien,
Buchanan,
Burrell,
Calder,
Carvell,
Casselman,
Charlton,
Charters,
Clark (Bruce),
Clark (Red-Deer),
Clements,
Cochrane,
Cooper,
Cowan,
Crerar,
Cronyn,
Crothers,
Crowe,
Davidson,
Davis,
Douglas (Strathcona),
Elkin,
Finley,
Foster (York),
Fripp,
Fulton,
Guthrie,
Halladay,
Henders,
Johnston,
Keefer,
Loggie,
Maclean (Halifax),
McIntosh,
McIsaac,
McQuarrie,
Manion,
Meighen,
Merner,
Mewburn,
Middlebro,
Morphy,
Mowat,
Munson,
Paul,
Peck,
Redman,
Reid (Grenville),
Richardson,
Sexsmith,
Shaw,
Simpson,
Smith,
Steele,
Stewart (Hamilton),
Thompson (Hastings),
Wallace,
Whidden,
White (sir Thomas),
Wilson (Saskatoon).—
69.

ONT PAIRE:

(La liste des membres ayant pairé est fournie par les whips en chef).

MM.

Sifton,
Green,
Doherty,
Borden, sir Robert,
Foster, sir George,
Bristol,
Blake,
Cockshutt,
MacNutt,
Stevens,
Marshall,
Argue,
Griesbach,
Burnham,
Blair,
Béland,
White (Victoria) (Alta),
Marcil (Bonaventure),
Sinclair (Antigonish),
Lapointe (St-Jacques),
Kennedy,
Déchêne,
McCrea,
Molloy,
Kay,
McCoig,
Chisholm,
Gladu,
Proulx,
Sinclair (I.P.-E.),
Lang,
Maharg,
Myers,
Reid (Mackenzie),
Thomson (Qu'Appelle),
Wright,
Knox,
Thompson (Weyburn),
Spinney,
Harold,
Edwards,
Nickle,
Mackie (Edmonton),
Wigmore,
Demers,
McGibbon (Argenteuil),
Verville,
DuTremblay,
Denis,
Brouillard,
Ethier,
Duff,
Cardin,
Michaud,
Fontaine,
Fortier,
Lavigueur,
Lapointe (Kamouraska).

Le projet de loi est lu pour la 3e fois et adopté.

DISCUSSION GENERALE DU PROJET DE LOI RELATIF AU RESEAU NATIONAL DES CHEMINS DE FER.

L'hon. M. REID (ministre des Chemins de fer et des Canaux) propose la 2 lecture du projet de loi (bill n° 70) ayant pour objet d'instituer la compagnie du chemin de fer national canadien.

M. BUREAU: Je crois que l'honorable ministre devrait nous fournir de plus amples explications avant que le bill subisse sa deuxième lecture. J'approuve l'objet de cette mesure tel qu'il est décrit dans le préambule, et les dispositions du bill seront satisfaisantes si elles se trouvent d'accord avec le préambule.

Il est dit, dans le préambule, qu'il y a lieu de constituer une compagnie ayant la direction des chemins de fer, travaux et entreprises des compagnies formant partie du réseau du Nord-Canadien et des chemins de fer de l'Etat, et ayant mission d'exploiter toutes ces lignes comme un seul et même réseau national. Je conclus de là que le Gouvernement désire faire exploiter le réseau national de la même manière que sont exploitées les lignes appartenant à des particuliers; cette impression me vient du préambule et des observations que l'honorable ministre a faites au cours du débat sur le projet de résolution servant de base à ce bill. L'honorable ministre a dit qu'une des raisons pour lesquelles ce bill est présenté, c'est qu'il s'agit d'assujettir l'Intercolonial à la loi générale des chemins de fer, et il a ajouté (voir page 1454 du compte rendu officiel non revisé) qu'il fallait placer ce réseau sous la juridiction de la commission des chemins de fer.

Or, s'il s'agit de mettre le réseau de chemin de fer national canadien sur le même pied que les entreprises particulières, sauf là où les circonstances ne le permettent pas, nous n'avons pas besoin en ce pays de deux lois sur les chemins de fer. La loi générale suffit à tous les besoins, et les

seules choses auxquelles ses dispositions pourraient ne pas s'appliquer sont la mise de fonds, les actionnaires, les parts, le capital, et tout ce qui a trait au capital.

D'ailleurs, je ne vois pas la nécessité des dispositions que ce bill établirait, non plus que la nécessité de soustraire le réseau national à l'application de la loi des chemins de fer, ou de changer d'autres choses qui sont importantes et essentielles pour le public. J'admets que l'Etat devrait choisir les directeurs et exercer d'autres pouvoirs, mais je ne veux pas qu'il soit le maître absolu lorsqu'il peut user de son autorité pour des fins politiques et dégager sa responsabilité à l'égard des obligations financières, ou lorsque la compagnie qui exploite le réseau a des risques à prendre et que sa conduite peut susciter des critiques. La teneur du bill est telle que les pouvoirs sont attribués au Gouverneur en conseil lorsqu'il s'agit de l'exercice de la clientèle ou de l'acquisition des voies ferrées, mais dans les affaires financières tout le fardeau repose sur la compagnie—aucune surveillance n'est exercée par le Gouverneur en conseil ou par le Parlement canadien. Dans des affaires essentielles, celui-ci n'aura rien à dire; on le dédaignera comme on l'a dédaigné en plusieurs choses depuis le commencement de la guerre, et comme on se propose de le faire dans ce bill n° 71 qui a pour objet de perpétuer des décrets du conseil rendus par le ministère.

Le principe qu'énonce l'exposé des motifs est légitime, mais les articles du projet de loi sont répréhensibles. A mon avis, celui-ci ne devrait pas être soumis maintenant au comité général, mais il faudrait le réserver pour plus ample examen, car je ne vois rien qui justifie les différences et les réserves qu'il entend faire. Ainsi, le chemin de fer national canadien est autorisé à établir des voies ferrées où bon lui semble, moyennant l'approbation du Gouverneur en conseil. Ce principe me semble mauvais et le projet devrait être modifié. Si le Nord-Canadien avait l'autorisation de construire une voie, il y a lieu de permettre aux chemins de fer nationaux du Canada de l'établir, mais je ne suis pas d'avis de donner carte blanche à une compagnie de chemin de fer et à ses auxiliaires.

Pourquoi ne soumettrait-on pas le réseau national du Canada à la même épreuve que les autres voies ferrées? Et puis, ce projet le soustrairait aux dispositions de la loi générale en matière d'expropriations et il lui conférerait les avantages de la loi sur les expropriations. Celle-ci ne devrait pas s'appliquer au réseau national du Canada; les tribunaux des diverses provinces auxquels les autres compagnies s'adressent dans les questions d'expropriation sont bien en mesure de rendre justice au réseau national du Canada ou au Gouvernement canadien. Que le ministre, ou le sous-ministre, signe le plan d'expropriation, le dépose au bureau d'enregistrement et que l'Etat devienne par le fait même propriétaire du terrain, voilà à mes yeux une procédure autocratique et autoritaire.

Monsieur l'Orateur, je le répète, je ne m'oppose pas dans ce cas-ci à la nationalisation de l'entreprise—c'est ce qu'il y a de mieux à faire dans les circonstances—mais je n'ai pas plus confiance dans la nationalisation que dans l'exploitation par l'Etat. L'enthousiasme manifesté en cette enceinte et parmi le public au sujet de la nationalisation et de l'exploitation par l'Etat se refroidira vraisemblablement un peu, si nous examinons ce qui a eu lieu aux Etats-Unis. Le pays voisin a la population et les ressources pour tenter l'essai; le Canada n'a ni la population ni les ressources pour tenter l'essai sur une aussi grande échelle que les Etats-Unis.

Nous voyons par les calculs que le ministre a faits aujourd'hui qu'il lui faudra cette année, si je saisis bien sa pensée, 35 millions pour l'outillage, et que le déficit, l'an dernier, a été de 7 millions pour les dépenses fixes. Puis-je demander à mon honorable ami si ce déficit comprend l'intérêt sur toutes les obligations émises par le réseau du Nord-Canadien?

L'hon. M. REID: J'ai cru que mes réponses d'aujourd'hui étaient claires. Elles déclaraient qu'il y avait un excédent des recettes nettes de trois millions et quelques dollars, mais qu'après paiement de l'intérêt et d'autres dettes, le bilan se soldait par un déficit de 7 millions.

M. BUREAU: De l'intérêt sur toutes les obligations en cours?

L'hon. M. REID: Oui, sur tout.

M. BUREAU: Vous n'avez pas assumé la dette du Nord-Canadien, et pourtant vous payez l'intérêt de cette dette.

On dirait que le Gouvernement consent à solder cette dette-là; quoi qu'il en soit, cela est étranger à la question qui nous occupe.

Pour ma part, monsieur l'Orateur, je ne crois pas que l'on puisse obtenir une loi satisfaisante en renvoyant à cette heure l'examen de ce projet au comité général de la Chambre. Je le répète, nous n'entendons pas qu'il y ait deux lois pour les chemins de fer. Si l'on veut autoriser la compagnie

dont il s'agit ici, il faut l'assujétir à la concurrence des autres compagnies, que les avantages et les inconvénients soient les mêmes pour toutes. Je ne vois aucune raison d'agréer les dispositions relatives à l'expropriation, non plus que les autres. Abstraction faite de ce qui a trait aux actionnaires, rien, absolument rien ne s'oppose à ce que la loi des chemins de fer soit applicable au réseau de l'Etat, et c'est pourquoi je suggère au ministre de consentir au renvoi du projet de loi à un comité qui, outre qu'il recueillerait les avis des membres de la Chambre, serait mis au fait de la manière de voir des administrateurs du réseau. Nous serions ainsi en meilleure situation pour juger de la nécessité des dispositions du présent bill.

M. l'ORATEUR: Je dois faire observer à la Chambre que la réplique du ministre clot la discussion générale.

M. McKENZIE: Je désire corroborer les observations de mon honorable collègue de Trois-Rivières (M. Bureau), et plus particulièrement ce qu'il a dit du renvoi du projet de loi à un comité. L'institution dont il s'agit en ce moment est désignée sous le nom de compagnie et, aux termes mêmes du bill, elle se trouvera, dans la plupart des cas, assujétie à la loi générale concernant les chemins de fer et à la législation relative aux compagnies canadiennes de chemin de fer. Pour ce motif je considère que le ministre ferait bien de consentir, comme il est d'usage, au renvoi du bill au comité des chemins de fer. Cela ne priverait le Gouvernement d'aucun de ses moyens d'action relativement au projet de loi et, comme l'a dit le représentant de Trois-Rivières, nous aurions l'occasion d'apprendre ce qu'en pense l'administration.

Je ne trahis aucun secret en disant que le hasard m'a mis aujourd'hui même en présence de l'administrateur en chef du réseau de l'Etat, M. Hanna, que je lui ai parlé du projet de loi et lui ai dit que l'examen devrait, à mon avis, en être renvoyé à un comité. M. Hanna et son avocat trouvèrent l'idée excellente, le premier faisant observer que le renvoi du bill lui donnerait l'occasion de se présenter avec son personnel devant le comité et de faire connaître leur sentiment sur la nécessité de la nouvelle loi, de même que sur la question générale de l'exploitation du réseau. Tel étant l'avis de M. Hanna et de l'avocat de l'administration, il me semble que le ministre devrait accéder à notre demande et consentir au renvoi du bill à un comité qui, après minutieux examen, rendrait compte de ses délibérations à la Chambre siégeant en comité général.

M. CAHILL: Je considère que le ministre devrait se rendre au désir du chef de l'opposition et faire renvoyer le projet de loi au comité des chemins de fer, où l'on aurait plus de latitude qu'ici pour l'examiner. En effet, il est assez naturel que les députés ministériels hésitent à critiquer le bill pour se voir ensuite obligés de l'appuyer de leur vote au cas où l'on viendrait à en proposer la modification soit en séance générale de la Chambre, soit à la Chambre siégeant en comité général; tandis que si le projet de loi était renvoyé au comité des chemins de fer, ils se sentiraient libres d'en discuter les dispositions et de voter comme bon leur semblerait. Il se passera sans doute bien des années avant que la Chambre soit saisie d'un projet de loi de l'importance de celui-ci; or, la lecture que j'en ai faite me donne lieu de penser qu'on y pourrait apporter nombre de modifications dont le pays se trouverait bien.

Dans notre pays, c'est certain, il existe un fort courant d'opinion en faveur de la nationalisation des chemins de fer; mais le plus grand nombre des partisans de cette réforme ne sont pas ceux qui placent leur argent dans les entreprises des grandes compagnies ou dans les services d'utilité publique. Règle générale, ces gens semblent favoriser la nationalisation parce qu'il leur paraît que les compagnies de chemin de fer ont autrefois réalisé de gros bénéfices; et c'est de ces bénéfices qu'ils voudraient avoir une part. Bien peu nombreux sont ceux qui, s'intéressant à la nationalisation, considèrent la question au point de vue administratif, point de vue qui doit fixer notre attention si nous voulons que l'entreprise aboutisse à d'heureux résultats.

Je ne suis pas de ceux qui prétendent que la nationalisation des chemins de fer nous sera une éternelle cause de pertes financières. En un pays tel que le nôtre, un réseau de l'importance de celui dont il s'agit ici ne saurait ne pas faire ses frais,—à moins que les gens s'y intéressent assez peu pour le laisser dégénérer en une entreprise politique au lieu de s'en occuper comme d'une affaire pratique. Si l'on établit des embranchements là où il n'en faut pas, si l'on fait des installations de tête de ligne en des endroits où elles ne sauraient être d'aucun profit, si l'on nomme des employés inutiles et qu'on en congédie de bons à cause de leurs convictions politiques; bref, si l'on fait du réseau une machine politique, la chose d'un parti, il nous en cuira immanquablement.

L'histoire des chemins de fer de l'Etat, dans le monde entier, établit que les voies ferrées exploiter par le Gouvernement lui-

même se sont trouvées en face de difficultés insurmontables. L'Australie a échoué dans sa tentative d'exploiter les chemins de fer elle-même; elle a dû en confier la tâche à une commission et même alors elle n'a pu réussir à retirer des bénéfices de cette exploitation, dans la mesure que les hommes qui s'y connaissent sous ce rapport estiment avantageuse, parce que les tarifs qu'elle réclame sont exorbitants. Jamais, dans aucun pays, l'exploitation du chemin de fer n'a été couronnée de succès qu'à partir du jour où le Gouvernement a abandonné cette exploitation à des commissaires responsables au Parlement. Cela est loin d'être impossible réellement et les résultats vaudraient beaucoup mieux que ceux qu'on obtiendrait, en administrant et en exploitant ce réseau, à seul fin d'atteindre un avantage politique. Ce que nous devons faire ici, c'est d'essayer et de réussir à mettre cette entreprise sur un pied qui lui permettra de fournir le meilleur service possible à la population intéressée. Le ministre agirait sagement, s'il soumettait ce bill à l'étude du comité des chemins de fer et s'il nous fournissait l'occasion de délibérer ce sujet dans tous ses détails et de modifier ces dispositions de façon à en rendre la mise en vigueur plus facile et plus satisfaisante.

Un point très important et dont le ministre, semble-t-il, n'a pas tenu compte, c'est le partage des profits avec les employés. A l'heure qu'il est une commission s'enquiert des avantages qu'offrirait une coopération plus étroite du capital et du travail, au Canada. Pourquoi n'étudierions-nous pas cette question dans son rapport avec l'entreprise fédérale la plus vaste que nous avons? Cela ne saurait faire perdre rien au Gouvernement. Si le ministre et le Gouvernement s'attendent à ce que le pays perde de l'argent dans l'exploitation de ces chemins de fer, pourquoi n'encouragent-ils pas les employés, en leur promettant de partager avec eux les profits de l'exploitation, ce qui serait de nature à assurer un bénéfice, au lieu d'un écart défavorable dans cette exploitation? Il va sans dire que s'il y a profit, le Gouvernement doit être assez généreux pour en accorder une part à ses employés. Cela ne fera rien perdre au pays; l'expéditeur n'en souffrira en rien, au point de vue de ses deniers; par contre, cette politique assurera un travail beaucoup plus efficace et meilleur de la part des employés. Des milliers de gens seront employés à cette entreprise de voies ferrées, alors, pourquoi ne pas établir une base quelconque de coopération du capital et du travail? L'intérêt du ministre, du Gouvernement et du pays réclame le renvoi de ce bill à l'étude du comité des chemins de fer. L'autre jour, le ministre a promis de nous fournir un certain renseignement; il y a environ trente-cinq minutes que nous l'avons et voici qu'on nous demande maintenant de délibérer ce projet de loi. Je crois qu'on devrait remettre cette étude à plus tard.

L'hon. M. REID: Il n'est pas d'usage de renvoyer l'étude d'un projet de loi de cette nature au comité des chemins de fer. Lors de l'étude par la Chambre, en 1914, du bill relatif au Nord-Canadien—un projet de loi très important—la députation s'est formée en comité général pour expédier ce travail. D'ordinaire la Chambre, siégeant en comité général, délibère les bills du Gouvernement.

M. CAHILL: Mais il s'agit maintenant d'un bill qui sort de l'ordinaire.

L'hon. M. REID: Depuis l'étude que la Chambre a faite de ce projet de loi, il y a quelques jours, je l'ai débattu avec quelques-uns des directeurs du chemin de fer et avec certains fonctionnaires du département, et je me propose de demander qu'on biffe du bill quelques-unes des dispositions contre lesquelles on a soulevé des objections. On s'est opposé sérieusement à l'article 20; lorsque nous en arriverons à cette disposition, j'ai dessein de demander qu'elle soit biffée.

A la suite du débat sur ce bill, des représentants de la compagnie du chemin de fer du Pacifique-Canadien, la seule compagnie qui ait quelque objection sérieuse à l'encontre de ce bill, ont discuté la question avec moi. Ils m'ont informé qu'ils ne pouvaient pas trop s'objecter au bill pris dans son ensemble, bien qu'ils entrevissent certaine objection à trois articles dont l'un était, je crois, l'article 20. Lorsque nous étudierons ces articles en comité de la Chambre, j'expliquerai l'objection qu'on a soulevée; il appartiendra alors au comité de décider si nous devons ou non modifier ces dispositions. Ce bill est très important, et l'on devrait fournir à chacun des membres de la Chambre l'occasion de soumettre les observations qu'il aurait à faire. Il est donc peu juste de renvoyer ce projet de loi à l'étude d'un sous-comité composé de quelques membres, ou au comité des chemins de fer, pour qu'il nous revienne ensuite alors qu'il prêtera probablement à une nouvelle discussion de tous

les articles. Lorsque nous nous formerons en comité pour délibérer le bill, les honorables députés constateront que, dans son ensemble, ce projet de loi ne prête qu'à de légères objections. Les deux articles que l'honorable député de Trois-Rivières (M. Bureau) a mentionnés sont ceux contre lesquels on a soulevé la plus forte objection. J'ai l'intention de demander qu'on en biffe un et que l'autre soit débattu. Continuons l'étude du bill. S'il est renvoyé au comité des chemins de fer, nous devrons soit le discuter à nouveau, lorsqu'il reviendra devant la Chambre, soit l'adopter sans fournir aux députés l'occasion de comprendre exactement la signification de ce projet de loi. A mon avis, il ne serait pas juste envers les membres de la Chambre de renvoyer le bill à un sous-comité et c'est pourquoi je demande aux honorables députés d'accepter la motion.

M. BUREAU: Puis-je poser une question?

M. l'ORATEUR: Ce serait contraire au règlement, en ce moment.

M. BUREAU: Avec votre permission, monsieur l'Orateur, je dirai ceci: Je comprends très bien que les députés veuillent discuter le projet de loi, et je ne doute pas qu'il y en ait beaucoup parmi eux qui connaissent parfaitement bien la question des chemins de fer; mais mon idée, en proposant un comité, était de profiter des conseils des gens possédant l'expérience, de ceux qui, pour ainsi dire, exploitent le chemin de fer. Ce n'est qu'en comité que nous pouvons les entendre; c'est pourquoi j'insiste pour que le projet de loi soit renvoyé à un comité. Je ne veux pas dire par là que je n'ai pas confiance en la Chambre.

(La proposition est adoptée, le projet de loi est lu une 2e fois et la Chambre se forme en comité général pour la discussion des articles.)

Sur le préambule:

M. BUREAU: Relativement au préambule, je dois dire. . .

M. le PRESIDENT: L'honorable député n'a pas le droit de discuter le préambule en ce moment. D'après les règlements de la Chambre, l'examen du préambule doit être remis jusqu'à ce que tous les articles aient été examinés.

M. BUREAU: Je croyais que nous examinions les articles. On ne devrait pas lire le préambule si l'on ne peut pas le discuter maintenant. Mon erreur provient de la vôtre.

M. le PRESIDENT: La règle 55 dit:

Dans les délibérations sur les bills, en comité de la Chambre entière, le préambule est d'abord ajourné, puis chaque article est examiné par le comité dans l'ordre qu'il occupe; le préambule et le titre ne sont examinés qu'en dernier lieu.

Sur l'article 1 (nomination des directeurs).

M. DEVLIN: Quel sera le traitement des directeurs?

L'hon. M. REID: L'article 5 dit:

Les directeurs peuvent recevoir de la compagnie pour leurs services comme directeurs, les sommes que le Gouverneur en conseil, peut, de temps à autre, approuver.

M. DEVLIN: Mais nous n'en sommes pas encore rendus à l'article 5. Le ministre ne peut-il pas nous dire quelle sera la rémunération approximative des directeurs. Nous savons que le Gouverneur en conseil peut accorder la rémunération qu'il veut.

L'hon. M. REID: Les directeurs actuels reçoivent 2,000 piastres par année, et j'ai lieu de croire que l'on s'en tiendra à cette somme.

M. McMASTER: Quelles fonctions les directeurs seront-ils supposés remplir pour cette considération?

L'hon. M. REID: A l'heure actuelle, les directeurs se réunissent toutes les semaines ou toutes les deux semaines. L'exploitation du chemin de fer entraîne un travail considérable, et les directeurs doivent assister aux assemblées et remplir les fonctions habituelles de directeurs d'une compagnie de chemin de fer.

M. BUREAU: Je voulais parler de votre décision relativement à la discussion du préambule, monsieur le président, mais je ne le ferai pas maintenant. L'article 1 dit que le Gouverneur en conseil peut nommer les personnes qu'il jugera à propos. Pourquoi ne pas qualifier le mot "personnes" pour garantir que ce seront des personnes possédant une expérience dans les chemins de fer. Autrement, le Gouverneur en conseil pourra nommer des gens ordinaires comme nous. Evidemment, nous devons supposer que le Gouverneur en conseil sera toujours sagement avisé par le conseil; mais nous avons vu des choses si étranges récemment que le doute règne dans nos esprits. On a tellement restreint les privilèges des députés, qui représentent le peuple, que nous devrions profiter de ce qui reste, pour protéger le peuple qui paiera pour ce chemin de fer. Par exemple, il faut avoir plusieurs années d'expérience, comme avocat, pour remplir le poste d'as-

sistant commissaire dans la Commission des chemins de fer. Pourquoi ne pas spécifier les aptitudes requises, et ensuite le Gouverneur en conseil pourrait choisir parmi ceux qui les possèdent.

L'hon. M. REID: Je ne peux pas admettre que nous limitions le choix des directeurs aux personnes possédant une expérience dans les chemins de fer.

M. BUREAU: Pas tous, mais un certain nombre.

L'hon. M. REID: Il est toujours entendu qu'il y aura dans le bureau un certain nombre d'employés supérieurs; mais d'autres compagnies, comme le Pacifique-Canadien, par exemple, ont des hommes d'affaires parmi leurs directeurs. Je crois qu'il est bon d'avoir des hommes d'affaires pour aider les employés supérieurs du réseau. Naturellement, il devra y avoir un certain nombre de directeurs possédant l'expérience en matière de chemins de fer. Jamais le Gouverneur en conseil ne nommerait tout un bureau de directeurs sans expérience. J'ai peine à croire qu'il serait bon d'adopter la recommandation de mon honorable ami.

M. LAPOINTE (Kamouraska): Je recommande au comité d'éliminer le favoritisme politique de l'administration des chemins de fer de l'Etat.

Le crédit du pays est énormément grevé par cette entreprise, et le Gouvernement actuel a été élu en promettant qu'il donnerait le coup de grâce au régime de la faveur. Je ne saurais dire si cette réforme s'est réalisée. En ce qui concerne la commission en question, je sais qu'un des titulaires, M. Laporte, est un négociant de Montréal qui a réussi dans le commerce de gros d'épicerie. Comme il figure parmi les rares partisans du Gouvernement dans la province de Québec, il est invariablement titulaire de toutes les commissions créées par le Gouvernement. Je ne sache pas qu'il soit un expert en matière de chemins de fer. Je crois que son titre spécial à devenir membre de toutes les commissions créées par le Gouvernement, c'est qu'il est ami et partisan de ce Gouvernement.

M. ROBB: C'est le commissaire général.

M. LAPOINTE (Kamouraska): En effet, c'est le commissaire général pour la province de Québec. J'en suis convaincu, on continuera à appliquer ce système, s'il arrive, après l'adoption de ce bill, que le pouvoir de nommer les directeurs demeure attribué à l'exécutif, encore que le Gouvernement prétende toujours que le régime de la politique de clientèle est aboli. Voici ce que je suggère: au lieu de faire nommer par l'exécutif les cinq ou quinze directeurs, suivant le cas, laissons le soin de les nommer au Parlement qui, après tout, est l'autorité suprême. Que la majorité des commissaires soit nommée par le Gouvernement et la minorité par l'opposition. Je vois le ministre suppléant de la justice esquisser un sourire, en entendant ma suggestion. Je savais que ma proposition le ferait sourire, puisque, si on l'adoptait, il se trouverait privé, lui et ses amis, d'une superbe occasion d'exercer le favoritisme politique.

Un DEPUTE: Nous avons un gouvernement d'union.

M. LAPOINTE (Kamouraska): En effet, un Gouvernement d'union, mais c'est une fort singulière union. Si l'on adoptait ma proposition, le public aurait ainsi la garantie que l'influence politique se ferait moins sentir dans l'administration des chemins de fer.

L'hon. M. MEIGHEN: Je ne savais réellement pas si mon honorable ami voulait que sa proposition fût prise au sérieux, car autrement je n'aurais pas souri; seulement, je goûtais réellement ce que je croyais être une plaisanterie. Cette proposition tendant à ce que le Gouvernement nomme la majorité des directeurs et l'opposition les autres, et cela comme moyen d'abolir le favoritisme politique, m'a semblé trahir tout un fond d'humour chez l'honorable député. Avec son esprit logique, il comprendra facilement que bien loin d'abolir le favoritisme, cette proposition tend plutôt à le créer et à l'accentuer davantage. Ce serait du favoritisme en coupe réglée. Si l'on propose sérieusement que l'opposition nomme la minorité des membres de la commission et que le Gouvernement nomme la majorité, tout cela au nom de l'abolition du régime de faveur, la question ne souffre pas discussion.

Le député des Trois-Rivières (M. Bureau) a franchement déclaré que le mode légitime de nominations c'est quand elles se font par l'exécutif, et c'est là le mode usité dans la nomination de commissions à qui incombe certainement une égale responsabilité. En réalité, c'est le seul mode de nomination qu'on ait jugé susceptible de réalisation tant au Canada qu'ailleurs.

L'honorable député pourrait-il me citer une seule commission, dans un pays quelconque, qui soit nommée par le Parlement? Il va sans dire que le Gouvernement est responsable envers le Parlement; mais on

chercherait en vain une seule circonstance où le Parlement se soit ainsi fractionné en deux groupes, chaque groupe choisissant à tour de rôle, sa juste quotité des membres d'une commission. Les juges sont nommés par l'exécutif, et pour chaque nomination l'exécutif est responsable envers le Parlement. C'est là le principe fondamental de notre Constitution et rien n'autorise à s'en écarter ici; car, en vérité, je ne saurais me figurer les conséquences qui pourraient résulter de cette nouvelle orientation.

M. DEVLIN: L'attitude prise par l'honorable député de Kamouraska me semble fort logique. Il demande que la majorité des directeurs soit nommée par l'exécutif et la minorité par l'opposition. Dans cette Chambre, notre situation se différencie de celle de tout autre parlement du monde civilisé. Voici un côté de la Chambre fractionné en deux camps.

Un DEPUTE: Des traînards.

M. DEVLIN: Des traînards. Le ministre de l'Intérieur ne doit pas l'oublier, les actionnaires de cette nouvelle compagnie, ce sera le peuple canadien, non pas un groupe de la population, mais tous les groupes. De ce côté-ci de la Chambre,—le ministre l'a sans doute observé, encore qu'à regret peut-être—nous formons un groupe nombreux et vigoureux représentant presque la moitié des actionnaires de cette compagnie. Les ministériels, il est vrai, comptent une majorité de sept.

Avec toutes leurs forces réunies, ils sont allés jusqu'à dix-huit aujourd'hui et c'est à peu près la plus petite majorité qu'un gouvernement ait jamais réunie dans ce pays. Ils ne représentent donc pas une partie beaucoup plus nombreuse de la population que nous-mêmes et l'honorable député de Kamouraska demande que la population représentée par l'opposition ait quelque chose à dire dans la nomination des directeurs qui doivent la représenter. J'approuve cordialement la proposition de mon honorable ami et j'espère que le ministre des Chemins de fer la prendra en sérieuse considération et agira en conséquence.

M. BUREAU: Si le ministre de l'Intérieur regarde réellement cette proposition comme une plaisanterie, il jette une flétrissure sur le premier ministre. Il se souviendra qu'au moment où la Chambre discutait la conscription et que c'était le désir général de supprimer le patronage et le favoritisme, le premier ministre demanda au leader de l'opposition d'alors d'indiquer un certain nombre de noms de personnes qui pourraient agir comme juges. N'est-ce pas le Gouvernement qui a fait cela? Le Gouvernement a choisi ses hommes et ensuite le chef de l'opposition a proposé des noms.

L'hon. M. MEIGHEN: Ils ont été nommés par un comité.

M. BUREAU: La même chose pourrait se faire dans ce cas si l'on a l'intention d'éliminer la politique. Mon honorable ami parle de la nomination des juges. Vous ne pouvez pas destituer un juge sans le mettre en accusation. Cette loi dit: "Les directeurs doivent rester en fonctions d'année en année, à moins d'être destitués, pour cause valable par le Gouverneur en conseil."

Le président de la Commission des chemins de fer, s'il était juge de la cour supérieure, ne pourrait pas être destitué par le Gouverneur en conseil, même pour cause valable. La question doit être portée devant le Parlement. Le président de la commission des chemins de fer ne peut pas être aussi utile politiquement à ce Gouvernement ou à tout autre que les directeurs de cette commission qui administrera ces chemins de fer. Nous savons très bien de quoi il s'agit car nous l'avons vu en opération sur l'Intercolonial et la proposition n'est pas risible. Si le Gouvernement désire persuader au peuple que la compagnie des chemins de fer nationaux est administrée dans l'intérêt du pays, honnêtement et débarrassée de toute influence politique, le ministre des Chemins de fer devrait prendre en considération la proposition de l'honorable député de Kamouraska et si l'on doit nommer quinze directeurs, l'opposition devrait avoir le droit d'en nommer cinq et le Gouvernement dix et si vous devez en nommer cinq, l'opposition pourrait nommer la minorité. La proposition est aussi juste que démocratique, bien qu'il puisse paraître difficile à mon honorable ami de l'apprécier, car il a été accoutumé à diriger le spectacle à son idée et à dire au Parlement: "Avale ceci", comme il l'a fait aujourd'hui et hier.

Il avait un petit bill innocent de cinq lignes. On nous demandait d'avaler toute une gerbe d'arrêtés du conseil. Je ne me propose pas de les avaler de cette façon. Il y en a quelques-uns que je pourrai rejeter avant de les absorber. Je prétends que la proposition de mon honorable ami de Kamouraska devrait être adoptée et que cette disposition projetée devrait être insérée dans l'article premier. Jusqu'à maintenant toutes les nominations ont été faites par le Gouverneur en conseil, mais ces nominations ont été protégées. Le ministre intérimaire de la Justice a cité le cas des juges

mais les juges sont protégés par le fait que lorsque le Gouverneur en conseil les a nommés il ne peut les révoquer. Le président de la Commission des chemins de fer est dans le même cas; le Gouverneur en conseil ne peut pas le toucher. Vous devez vous adresser à la Chambre et le mettre pour ainsi dire en accusation comme vous le feriez dans le cas d'un juge. Mais dans ce cas, c'est absolument différent. Le patronage va entrer en jeu et ces directeurs vont avoir la haute main sur les opérations d'un chemin de fer qui s'étend de l'Atlantique au Pacifique et qui comporte une dépense de millions de dollars. Comme l'a dit mon honorable ami de Kamouraska, nous de la province de Québec avons raison de demander l'introduction de cet amendement, parce que sir Hormisdas Laporte a été un commissaire universel à la fois sous le gouvernement conservateur et le gouvernement d'union. C'est à peu près la même chose. Je proposerai que l'article soit modifié de façon à être ainsi conçu:

Le Gouverneur en conseil peut nommer telles personnes, au nombre d'au moins cinq ou d'au plus quinze qu'il peut juger à propos pour agir en qualité de directeurs de la compagnie autorisée par les présentes, sur l'indication de la Chambre des communes, la minorité étant nommée par la minorité de la Chambre.

L'hon. M. MEIGHEN: Je tiens à assurer l'honorable député (M. Bureau) que je n'ai pas l'intention de demander à la Chambre d'avaler quoi que ce soit. Certainement je n'ai pas besoin de le demander à l'honorable député de Trois-Rivières, parce qu'il a fait preuve d'une merveilleuse aptitude à se gober. Il n'y a pas un quart d'heure qu'il a dit au comité que ces directeurs devaient être nommés par le Gouverneur en conseil.

M. BUREAU: J'ai vu mieux depuis.

L'hon. M. MEIGHEN: Il a vu mieux depuis. De sorte que je ne pourrais jamais demander à l'honorable député d'avaler quoi que ce soit; il est en mesure de le faire lui-même.

M. BUREAU: Mais quelque chose de raisonnable.

L'hon. M. MEIGHEN: Je ne demanderai jamais autre chose à l'honorable député. Il fait allusion aux différentes nominations, qui sont faites pour une période de temps déterminée et dont les titulaires sont déplacés par un vote du Parlement après avoir été mis en accusation, et aux nominations qui ne sont pas permanentes; or, il soutient, semble-t-il, la doctrine que si une nomination est d'une nature pour ainsi dire permanente, le Gouverneur en conseil n'exerce pas de favoritisme en la faisant, tandis que c'est tout le contraire, s'il s'agit d'une situation non permanente. Pour moi, c'est la proposition contraire qui devrait être correcte; plus la nomination est désirable et plus la protection qu'exerce le nominateur est grande. De fait, le président de la Commission des chemins de fer est inamovible, tandis que les autres membres de la Commission ne le sont pas. Il est nommé pour un terme de dix ans, sauf révocation par un vote du Parlement.

Je ne sais pas au juste quelles sont les dispositions de la loi à ce sujet; mais en tout état de cause, les fonctions de président sont revêtues d'un caractère d'inamovibilité qui ne s'applique pas à la situation des autres commissaires. Les autres membres de la Commission des chemins de fer sont exactement dans la même situation que le seront les nouveaux titulaires sous le régime des dispositions du présent bill, c'est-à-dire qu'ils seront déplacés pour juste motif par le Gouverneur en conseil. Ce sera le cas des commissaires nommés en vertu du projet de loi.

Le président se trouve placé dans une catégorie différente de ses collègues, en prévision du cas où un juge serait appelé à exercer ces fonctions; car quittant ses fonctions, il abandonnerait une situation revêtue pour ainsi dire d'un caractère d'inamovibilité. Je présume que c'est la raison qui a décidé le Parlement en 1903, à attacher cette condition aux fonctions de président de la Commission des chemins de fer.

Il n'est pas nécessaire d'adopter cette attitude dans le présent cas. Je ne crois pas que le Parlement consentirait à approuver un projet de loi qui serait de nature à lier les mains du Gouvernement, qui est responsable de la bonne administration des chemins de fer nationaux, et l'obliger à maintenir en place un fonctionnaire qui n'accomplirait pas son devoir. Cet aspect de la question n'a rien à faire avec le patronage. A l'heure qu'il est, le fonctionnaire nommé peut être révoqué de ses fonctions pour juste motif, à l'égal des membres de la Commission des chemins de fer. La création de la Commission des chemins de fer date de quinze ou vingt ans, et jamais encore le Gouvernement n'a jugé à propos de révoquer un commissaire de ses fonctions.

M. LAPOINTE (Kamouraska): Les membres de la Commission des chemins de fer n'exploitent pas un réseau de voies ferrées. Ils n'ont pas l'occasion d'exercer des protections.

M. BUREAU: Ils peuvent bien favoriser une compagnie aux dépens d'une autre, mais ils ne sont pas en mesure d'avoir des protections.

L'hon. M. MEIGHEN: Les commissaires sont en mesure de favoriser une compagnie ainsi que des particuliers; ils constituent l'une des plus puissantes commissions qui aient jamais existé au pays. Ils possèdent les pouvoirs les plus étendus et ils pourraient très bien les exercer au point de vue du favoritisme politique; mais ce serait inconcevable. Je suis donc d'avis que les appréhensions de mes honorables amis de la gauche n'ont pas leur raison d'être en réalité, je ne crois pas qu'ils soient sérieux lorsqu'ils proposent que les fonctionnaires, qui doivent assumer envers le pays la responsabilité d'exploiter et d'administrer un grand service publique, soient nommés non par l'autorité qui est elle-même responsable envers les représentants du peuple, mais par une division des forces représentant les deux partis au Parlement.

M. CAHILL: Est-ce que le rapport Drayton-Acworth ne propose pas de faire nommer les directeurs autrement que par le Gouvernement? Le ministre parle du Gouverneur en conseil. En dernier ressort, le Gouverneur en conseil nommerait les directeurs dont les noms seraient proposés par l'opposition; de cette façon-là, nous aurions lieu d'espérer un bureau de direction plus uniforme que si toutes les nominations étaient laissées entre les mains du Gouvernement. Avant de me prononcer sur cette question, je désire apprendre de la bouche même du ministre, quelles sont les raisons qui ont amené le Gouvernement à conclure qu'il faut nécessairement nommer directeurs les membres de l'ancienne commission. Quelles sont les raisons qui l'ont amené à conclure que ce sont les directeurs qu'il faut?

L'hon. M. REID: MM. Hanna et Mitchell étaient des fonctionnaires au service de la compagnie. M. Hanna était président et M. Mitchell vice-pésident et contrôleur des finances de la compagnie. Ce sont deux des principaux fonctionnaires de la compagnie du chemin de fer Nord-Canadien. Ils ont été appelés à faire partie de la commission à cause des fonctions qu'ils occupaient au service de la compagnie.

Un autre des directeurs, M. Woods, avait fait partie de la commission pendant dix ou douze ans. C'est un éminent citoyen de Toronto et nous avons considéré que son expérience des choses de la ligne en ferait un membre précieux de cette commission.

M. Hobson est un citoyen bien connu à Hamilton et c'est un homme en qui le peuple canadien a, je crois, toute confiance. Son père a été longtemps l'ingénieur en chef du Grand-Tronc, et je crois que le fils a été à l'emploi de la même compagnie pendant dix-sept ou dix-huit ans en qualité d'aide-ingénieur sous les ordres de son père. J'ai pensé que M. Hobson serait un excellent membre de la commission.

Pour passer à la province de Québec, je dirai de M. Jones que c'est un homme très en vue, qu'il possède une longue expérience des affaires et que lui aussi est de ceux en qui tout le monde a confiance. M. Jones a été, je crois, pendant un temps l'administrateur général de la Dominion Iron and Steel Company dans la Nouvelle-Ecosse, et il connaît bien le pays. Si je ne me trompe, cette compagnie possède et exploite un chemin de fer, ce qui fait que M. Jones doit avoir acquis quelque expérience à cet égard. Il est dans tous les cas un homme d'affaires de premier ordre, et je ne doute point que le public ne repose en lui toute sa confiance s'il est fait membre de la commission. M. Laporte a été dans les affaires à Montréal comme épicier en gros, mais il est en outre intéressé à de nombreuses institutions publiques. Il est, je crois, le président d'une banque à Montréal; il s'est plus ou moins identifié avec différentes industries et il est tenu en haute estime. Je crois que sa nomination a été bien accueillie dans la province de Québec. Quant à M. Barnhill, il a été, je crois, avocat à Saint-Jean. C'est un citoyen très éminent du Nouveau-Brunswick, et il a des intérêts dans de grandes entreprises de cette province. Au dire des rapports que j'ai reçus lors de ces nominations, il aurait, je pense, été difficile de choisir mieux dans cette province. M. Cantlie est de la Nouvelle-Ecosse et il est identifié avec diverses industries importantes de l'endroit. Il a été choisi à cause de sa réputation à la Nouvelle-Ecosse et de ses relations avec la vie industrielle de la province. Quant à l'Ouest, nous avons M. Riley de Winnipeg; c'est un citoyen d'une réputation bien établie, et il est intéressé aux grandes institutions du Manitoba. M. Hamilton est un citoyen marquant de la Saskatchewan et il s'est associé aux institutions agricoles de l'Ouest. M'est avis qu'il convenait de mettre dans la commission un représentant des cultivateurs du Canada de l'ouest, et c'est pour cela que nous avons pris M. Hamilton. Notre principal objet en choisissant ces hommes comme directeurs, ç'a été d'avoir des citoyens éminents et dignes de la confiance du public. Quiconque ne les con-

naît point familièrement pourra se convaincre, par de brèves recherches, qu'on ne pouvait faire un meilleur choix, eu égard à leur aptitude aux affaires et à leur réputation d'honnêteté. Il n'a pu être question de faveur politique à l'endroit de ces hommes, puisque nul d'entre eux, autant que je sache, n'a fait de la politique. Ils n'ont, que je sache, aucune affiliation à la politique et leur nomination est due uniquement à leurs mérites.

M. CAHILL: Le ministre déclare qu'il n'a pas été tenu compte de la politique dans le choix des directeurs. Aurait-il la complaisance de nous dire combien de ceux qu'il a mentionnés comme directeurs du Nord-Canadien ont voté en faveur du parti libéral à la dernière élection?

L'hon. M. REID: Je ne me suis pas enquis de la chose auprès de ces messieurs, mais je crois que plusieurs étaient des libéraux. Ils peuvent n'avoir pas voté pour le parti libéral à la dernière élection, et je n'en sais rien, mais on les a connus et reconnus indubitablement pour de bons libéraux autrefois.

M. CAHILL: Des ex-libéraux.

M. POWER: Je suis quelque peu surpris d'entendre le ministre faire mention de tout un bureau de directeurs dont pas un n'est de cette catégorie de soldats en faveur desquels il a parlé hier soir si chaleureusement. Le ministre doit savoir, comme chacun le sait ici, que nos travailleurs des chemins de fer ont accompli des miracles en France, où ils ont montré à ceux des vieux pays comment on bâtit et comment on se sert d'une voie ferrée. Il me semble que c'est ici un champ d'action tout désigné pour un homme qui s'est surpassé lui-même dans la construction et la mise en service de chemin de fer en France. On s'efforce constamment, nous a-t-on dit, de trouver à nos soldats des places et, cependant, dès qu'une charge importante se présente, charge que le combattant pourrait indubitablement remplir avec honneur, à cause de ses aptitudes particulières, on le laisse de côté et l'on préfère nous donner les rebuts du Nord-Canadien.

J'ai une autre raison de m'opposer à cet article. Le Gouvernement fait choix d'un certain nombre de directeurs et ceux qu'il nomme ainsi seconderont naturellement et inévitablement ses desseins.

Ils peuvent être destitués pour bonnes raisons, mais je n'ai jamais connu de gouvernement, soit libéral ou conservateur, qui n'ait pu se débarrasser à son gré d'un employé public, et j'imagine que quiconque sera nommé directeur se croira tenu de satisfaire aux exigences des ministres et des députés ministériels, s'il veut conserver sa position.

Les deux partis politiques nous donneront donc, à l'avenir, le spectacle d'une orgie de favoritisme et de corruption comme celui qu'ils nous ont donné, au sujet de l'Intercolonial, durant le dernier demi-siècle, et ils pousseront l'extravagance jusqu'à plonger le pays dans un bourbier d'où il lui sera à jamais impossible de se tirer. Ma conscience me défend d'appuyer une mesure en vertu de laquelle on veut assujettir plus de 9,000 milles de chemin de fer au contrôle de gens qui ne seront comptables de leur administration à personne autre qu'au Gouvernement.

L'hon. M. FIELDING: Je présume que les nominations dont il s'agit ne sont que temporaires et que ce bill ne les confirme pas nécessairement. S'il est adopté il faudra faire de nouvelles nominations en vertu de ses dispositions. Que le conseil doive se composer des directeurs actuels ou d'autres directeurs, voilà une autre question. J'approuve cordialement les honorables députés de Kamouraska et de Trois-Rivières d'avoir soutenu qu'il fallait organiser ce conseil de telle sorte qu'il fût indépendant du favoritisme politique, qu'il représentât tous les intérêts du pays et que le Gouvernement fût tenu responsable de la nomination des directeurs. Cependant, je ne puis aller avec le député de Kamouraska jusqu'à prétendre que le Parlement devrait faire les nominations. Il n'existe pas de précédent dans ce sens. D'après notre système de Gouvernement on a toujours cru devoir faire une distinction entre le pouvoir exécutif et le pouvoir législatif.

Je crois avoir raison de dire que la Chambre des communes ne peut faire directement aucune autre nomination que celles de l'Orateur et de l'Orateur suppléant. C'est au Gouverneur en conseil qu'il appartient de faire toutes les nominations, à l'exception de celles-là. En faisant adopter son amendement—ce à quoi il va renoncer, je l'espère—l'honorable député de Kamouraska obtiendrait la consécration d'un principe qui serait une source d'embarras non seulement dans le cas actuel, mais dans tous les autres qui pourraient se présenter à l'avenir. Toutefois, j'admets avec lui qu'il ne faudra pas nommer de directeur sans avoir égard au principe comportant que le conseil des directeurs doit représenter toutes les classes et tous les intérêts du pays.

Le Canada est à faire une expérience redoutable et dont les difficultés se dessineront encore beaucoup plus clairement d'ici à la fin de la session. Voilà pourquoi je

sollicite l'honorable député de Kamouraska de ne pas insister sur sa proposition d'amendement. Tout ce qu'il a dit au sujet de la nomination des directeurs et tout ce qu'a dit mon honorable ami de Québec (M. Power) au sujet de la nomination des militaires licenciés ayant fait partie du corps des ingénieurs de chemin de fer se recommande à la sérieuse attention du Gouvernement, mais il ne faut pas venir demander à cette Chambre d'exercer de pouvoir exécutif.

L'hon. M. REID: L'honorable député a absolument raison, les directeurs actuels n'ont été nommés qu'en attendant l'adoption du bill, après quoi toute la question devra être étudiée de nouveau. Les observations faites au sujet des anciens soldats, et les autres avis qu'on a exprimés devront être l'objet d'un examen attentif, car le Gouvernement est tenu de voir à ce que le conseil des directeurs soit composé des hommes les plus compétents. Nous voulons que l'exploitation de ce réseau soit couronnée de succès, et elle ne pourrait l'être si elle avait à souffrir de l'influence politique ou de toute autre influence. Si nous prenons possession du Grand-Tronc, nous aurons placé près d'un billion de piastres dans l'exploitation des chemins de fer, et le Gouvernement sera responsable de la gestion de cette entreprise. Il faut se rappeler que le Gouvernement n'aura vraiment placé dans cette exploitation que 10 millions de piastres, c'est-à-dire la part de capital que nous possédons déjà dans le Nord-Canadien. Il est vrai, cependant, que le Gouvernement devra s'occuper d'acquitter les obligations existantes et de voir à la protection des placements, bien qu'il n'ait pas lui-même emprunté l'argent que ces placements représentent. Pour moi, bien que je n'aie pas été favorable à la nationalisation dans le passé, j'avouerai que j'ai la plus grande confiance dans le succès du réseau que l'Etat possède à présent. Après tout, le Nord-Canadien n'a pas donné de trop mauvais résultats l'année dernière; nous y avons fait des recettes nettes d'environ 3,500,000 piastres et, déduction faite des charges fixes, une perte d'environ 7 millions.

Il a fallu, il est vrai, dépenser pour du matériel roulant une grosse somme d'argent, somme empruntée au moyen d'obligations garanties par le matériel, comme on l'a fait autrefois, mais nous savons tous qu'il en avait très peu lorsque nous l'avons pris en main. Je suis persuadé que nos chemins de fer auront du succès si nous nous unissons tous pour écarter la clientèle et empêcher toute autre ingérence auprès du conseil d'administration. En ce qui me concerne à titre de ministre, je crois que celui-ci n'hésiterait pas à dire que j'ai fait tout ce qui était possible de prévenir toute ingérence auprès de lui depuis que l'Etat a fait l'acquisition de ces voies ferrées.

M. McQUARRIE: Puis-je savoir du ministre si l'on se propose de nommer un directeur pris dans la Colombie-Anglaise? Je ne l'ai pas entendu nommer cette province-là, mais le Nord-Canadien et le Grand-Tronc-Pacifique, il le sait, y ont de grands intérêts et plusieurs milles de voie ferrée, et l'on y est fortement d'avis qu'un directeur devrait être choisi dans la Colombie-Anglaise.

Je sais, il va sans dire, qu'ici, dans l'Est, on ne juge peut-être pas qu'il soit nécessaire de tenir compte de l'opinion de la Colombie-Anglaise dans toutes les circonstances; mais, franchement, dans ces affaires de chemin de fer nous comprenons qu'il est indispensable qu'un habitant de la province soit membre du conseil d'administration. Il ne devrait pas être difficile d'y trouver un soldat de retour ayant tous les titres voulus pour remplir les fonctions de directeur. J'espère que le ministre songe à cette nomination.

L'hon. M. REID: Il faudra s'occuper de cette question lors du choix du nouveau conseil d'administration. Chaque province demande qu'un directeur soit pris dans son territoire. Relativement à l'exploitation de ces chemins de fer, j'ai reçu d'autres conseils dont il serait bon de tenir compte. Quelqu'un a suggéré la nomination d'un conseil de sept ou huit personnes qui comprendrait au moins quatre des principaux fonctionnaires de la compagnie. Et n'oubliez pas que ceux à qui nous confierons ces postes devront être les plus habiles que nous pourrons choisir. Il nous a été aussi conseillé de nommer un ouvrier influent et deux hommes marquants qui sont étrangers à la compagnie et qui consacreront tout leur temps et tous leurs soins à l'exploitation de ce chemin de fer et feront rapport de temps à autre au ministère. D'autres idées ont été émises, comme celle de nommer un ancien combattant ou de choisir un citoyen de la Colombie-Anglaise, ou d'une autre province.

Si l'entreprise m'appartenait, je la remettrais à sept ou huit des meilleurs hommes que je pourrais trouver au Canada moyennant une forte rémunération, sans me demander s'ils sont tous de la Colombie-Anglaise, de la province de Québec ou d'une autre province, pourvu qu'ils fussent les meilleurs hommes, connaissant bien les chemins de fer et possédant la confiance du

public. Nous ne pourrons pas faire réussir cette entreprise, à moins que nous ne la confions dès le début aux meilleurs hommes et que nous ne les laissions libres de l'administrer comme est administré le chemin de fer Canadien-Pacifique.

Quelques VOIX: Très bien! très bien!

L'hon. M. REID: Et j'ai pleine confiance que les membres de cette Chambre et les habitants de ce pays fourniront aux directeurs qui seront choisis l'occasion de montrer ce qu'ils peuvent faire de ce réseau de chemin de fer. En leur fournissant cette occasion et en suivant cette ligne de conduite, de bons résultats découleront de l'exploitation de la voie ferrée. Le Canada possédera le plus bel actif qu'il ait jamais eu; les habitants de l'Est et ceux de l'Ouest auront un meilleur service et un plus grand nombre de gens seront attirés au pays.

Après l'adoption de ce projet, lorsque le ministère aura à choisir un conseil d'administration nous réfléchirons aux propositions de la Colombie-Anglaise et des autres provinces. Le ministère doit, il va sans dire, prendre sur lui de décider quelle est la meilleure manière d'administrer ce chemin de fer. Si nous nous emparons du Grand-Tronc, nous aurons de 20,000 à 25,000 milles de voie ferrée à exploiter et nous ne pouvons pas, je le répète, courir de risques au sujet d'un directeur ou d'un conseil d'administration en restreignant notre choix à certaines provinces. Procurons-nous les meilleurs hommes que nous pourrons trouver au Canada. Les employés des chemins de fer de l'Etat, y compris ceux du Nord-Canadien, que j'ai appris à connaître, valent ceux de n'importe quel chemin de fer au monde. Donnez-leur une chance et vous serez témoins des résultats.

M. DEVLIN: Quand le ministre s'attend-il à avoir le Grand-Tronc?

L'hon. M. REID: Je ne saurais répondre à cette question.

M. DEVLIN: Le ministre a-t-il une idée du temps où il aura le Grand-Tronc?

L'hon. M. REID: Non.

M. DEVLIN: Le ministre connaît-il quelque chose au sujet de l'acquisition du Grand-Tronc?

L'hon. M. REID. L'honorable député sait exactement quelle est la situation.

Il y a quelques jours, le premier ministre intérimaire annonçait que des négociations étaient entamées au sujet du Grand-Tronc. Ces négociations ne sauraient se terminer en quelques jours, encore moins en une seule journée. Elles suivent leur cours, et dès que nous serons en mesure de communiquer quelque renseignement à la Chambre, nous ne manquerons pas de le faire.

M. DEVLIN: Les négociations ont-elles avancé?

L'hon. M. REID: Il n'en est jamais autrement.

M. RICHARDSON: Le pays apprendra avec joie, j'en suis sûr, qu'après avoir, d'abord, nourri des préventions contre la nationalisation, le ministre, éclairé par son peu d'expérience, se déclare, aujourd'hui, convaincu qu'elle peut faire aboutir à d'heureux résultats l'exploitation de ce grand réseau, ou plutôt de cet essaim de réseaux. Eu égard à celui qui l'a faite, cette déclaration est tout particulièrement satisfaisante. Il n'en est pas moins agréable de constater en quels termes le ministre a su répondre à mon honorable collègue de la Colombie-Anglaise (M. McQuarrie). Ce serait une erreur que de prescrire que les membres du conseil devront être choisis en telle ou telle partie du pays. Il n'y a pas de mal, sans doute, à ce que les différentes parties du Dominion soient représentées au sein de ce conseil, mais rien ne serait aussi désastreux que l'obligation de s'en tenir à telle ou telle région quand il s'agirait de choisir les hommes les mieux doués que le pays est capable de fournir. Si le comté de Kamouraska possédait les hommes qu'il faut pour diriger l'exploitation de ce réseau de chemins de fer nationaux, c'est là qu'il faudrait les prendre. Il fait plaisir de savoir que le ministre a, à cet égard, la vision la plus nette.

Je fus saisi d'étonnement lorsque je pris connaissance d'une interview dans laquelle lord Shaughnessy se moque de la nationalisation et s'efforce de la discréditer d'avance. Je me plais à espérer que l'avis du plus ou moins noble lord n'influera guère sur la décision de la Chambre, non plus que sur le sentiment populaire, relativement à la nationalisation des chemins de fer. Que le noble lord souffre qu'on lui rappelle ici que ce que le pays a fourni au Pacifique-Canadien, tant en espèces que sous forme d'exemptions d'impôt et autrement, représente plus de deux fois le coût de la construction et du matériel d'exploitation de ce chemin de fer. Il n'est guère à l'honneur de ce plus ou moins noble lord de tourner la nationalisation en ridicule et d'user de son influence pour en étouffer d'avance jusqu'à l'idée même.

Sans l'avoir voulu, sans avoir rien fait pour cela, le pays se voit obligé de recourir à la nationalisation des chemins de fer. Quelle alternative lui reste-t-il? Après avoir consacré des sommes considérables, si prodigieuses, à l'établissement de ces différentes voies ferrées, le pays va-t-il continuer de verser les millions par centaines dans les gouffres du Nord-Canadien, du Grand-Tronc-Pacifique, et même de la vieille compagnie du Grand-Tronc? L'heure a certainement sonné où...

M. le PRESIDENT: J'avais pensé qu'en faisant allusion à l'interview en question, l'honorable député voulait simplement mieux faire saisir sa pensée; mais voici maintenant qu'il aborde la discussion des avantages et des inconvénients de la nationalisation, ce qui est contraire à la règle suivant laquelle on doit, lorsque la Chambre siège en comité général, s'en tenir rigoureusement à l'article qui est à l'étude.

M. RICHARDSON: Quel est cet article, monsieur le président?

M. le PRESIDENT: C'est l'article concernant la nomination des directeurs de la nouvelle compagnie des chemins de fer nationaux du Canada.

M. RICHARDSON: Je suis de ceux qui se font invariablement un devoir de s'incliner devant les décisions du président, mais, par certain côté, mes observations se rattachaient à l'article à l'étude, puisque s'il fallait s'en rapporter à l'avis de lord Shaughnessy, nous n'aurions pas...

M. le PRESIDENT: L'honorable député aurait pu faire des observations de cette nature au cours de la discussion générale du projet de loi; le règlement ne lui permet assurément pas d'aborder des sujets pareils, à cette heure; la discussion doit se restreindre rigoureusement à l'article qui est à l'étude.

M. RICHARDSON: Je m'incline devant votre décision, monsieur le président. En tout cas, j'avais pour ainsi dire terminé les observations que je m'étais proposé de faire. Je crois même qu'il ne me reste plus rien à ajouter.

M. DEVLIN: Dites "M. Shaughnessy" et non pas "le noble lord".

M. le PRESIDENT: Silence!

M. RICHARDSON: Mon honorable ami veut sans doute que je me serve du langage qu'il tiendrait s'il avait la parole, et c'est très volontiers que je suivrai son conseil. Va donc pour "M. Shaughnessy", puisqu'il y tient.

M. BUREAU: A l'avis du représentant de Queen-et-Shelburne (M. Fielding), cet amendement s'écarte de la règle depuis longtemps observée. Pour ma part, je considère que ce que l'on fait aujourd'hui est contraire à l'usage qui a prévalu jusqu'à cette heure. Autrefois, nous n'avions qu'un seul chemin de fer national; c'était l'Intercolonial, et le ministre des Chemins de fer en dirigeait l'exploitation. Aujourd'hui, l'Etat possède une multitude de voies ferrées dont l'exploitation va être confiée à une compagnie qui, pour cet objet, s'inspirera du même principe qu'une compagnie privée.

L'honorable député (M. Fielding) dit que le Parlement s'arroge des pouvoirs exécutifs. Je ne suis pas de cet avis. Nous déléguons le pouvoir exécutif à la compagnie; le contrôle sur cet exécutif peut-être conservé par le Gouverneur en conseil. Je dis que nous sommes les mandataires des actionnaires, qui doivent nommer les directeurs.

L'hon. M. FIELDING: Alors ceux-ci devraient être choisis directement par le peuple.

M. BUREAU: Nous sommes les mandataires du peuple. Il nous a remis le mandat de représenter ici ses intérêts, dans le choix d'un bureau de directeurs comme en toute autre chose. Cette question n'est pas législative. Il ne s'agissait pas d'une question législative quand le premier ministre demanda à mon chef en 1917 d'aider à choisir un comité conjoint qui nommerait les juges des tribunaux d'exemption. Le but était alors d'éloigner de l'esprit populaire cette idée que les juges choisis pourraient exercer un favoritisme politique. Je dis que nous sommes, en droit et en fait, les mandataires du peuple, que nous avons un mot à dire dans le choix des directeurs. Je conviens que certains détails d'administration devraient être du ressort du Gouverneur en conseil, qui en doit être tenu responsable. Mon honorable ami le ministre intérimaire de la Justice a dit que je me gobais. Je suis prêt à changer mille fois d'opinion, tant que je verrai un député de cette Chambre donner un avis préférable au mien. Je suis prêt à me critiquer moi-même chaque fois que mon jugement aura été erroné. Je ne propose pas cet amendement en vue d'un effet: je ne veux pas que l'honorable député me mesure à son aune. Je fais cette proposition parce que je la crois pour le bien du pays. Les sarcasmes et les rail-

leries de mon honorable ami ne m'empêcheront pas de dire en cette Chambre ce que je crois bon, de prendre l'attitude que je crois juste. Je pense que dans le cas actuel l'honorable député de Kamauraska, en principe, avait raison. Je demande la permission de retirer mon amendement afin que mon honorable ami de Brome puisse en présenter un autre, mieux rédigé.

M. McMASTER: Je désire proposer un amendement suivant les données de celui de l'honorable député des Trois-Rivières. La situation à laquelle le pays doit faire face, c'est que bon gré mal gré nous entrons dans une période de nationalisation sur une grande échelle. Cela cause même une certaine crainte chez plusieurs d'entre nous. Mais nous souhaitons que la tentative réussisse, sinon le pays devra envisager une situation très grave, à la vérité. Une des conditions du succès de la nationalisation, c'est d'éloigner de l'administration des chemins de fer toute possibilité d'ingérence politique ou de parti. Comment y arriverons-nous? Le Gouvernement propose par ce projet de loi de choisir un bureau de pas moins de cinq ni plus de quinze directeurs. On a conseillé que le bureau fût choisi non pas par le Gouvernement, qui, après tout, ne représente qu'un parti en cette Chambre, le parti unioniste, mais par le Parlement, par les représentants du peuple. J'ai préparé un plan que je recommande à l'attention sympathique de la Chambre. Je modifierais l'article 1er de façon à ce qu'il soit ainsi conçu:

Le Gouverneur en conseil peut nommer telles personnes, au nombre d'au moins cinq ou d'au plus quinze, qu'il peut juger à propos, pour agir en qualité de directeurs de la compagnie autorisée par les présentes, qu'il choisira sur une liste de quinze noms au plus fournie par la Chambre des communes et composée comme suit: 60 p. 100 des noms seront désignés par les députés ministériels et 40 p. 100 par les députés de la loyale opposition de Sa Majesté. Et dès que pareille nomination est faite, les personnes ainsi désignées et leurs successeurs, et telles autres personnes en vertu du plan susdit, mutatis mutandis, le Gouverneur en conseil peut de temps à autre nommer à titre de directeurs, doivent être et sont par les présentes autorisées comme compagnie, sous le nom de compagnies des chemins de fer nationaux, ci-après dénommée "la compagnie".

Cela tend à ce que le Gouvernement fournisse une liste au grand complet de directeurs pour la compagnie, dont 60 p. 100 seront désignés par les partisans du Gouvernement et 40 p. 100 par les adversaires du ministère, sur quelle liste on choisira les directeurs. Si l'on décide que seulement dix directeurs sont requis, le Gouvernement en nommera six et l'opposition quatre. On pourrait dire que cela n'est pas dans la coutume. J'en conviens. Mais nous nous lançons là dans un plan absolument nouveau; et je crois avoir raison de dire qu'en formant une compagnie presque indépendante pour l'exploitation des chemins de fer de l'Etat le Gouvernement adopte un plan qu'aucun pays du monde n'a encore essayé. Il a cru, toutefois, que c'était le meilleur système. Qu'on l'inaugure donc bien en éliminant toute possibilité de favoritisme de parti. Nous n'avons aucune coutume pour guide. Nous battons des sentiers nouveaux: battons-les comme il convient.

M. KEEFER: Cet amendement ne diffère aucunement en principe de celui de l'honorable député des Trois-Rivières.

Il est plus pernicieux dans ce sens qu'il augmente la proportion du favoritisme politique à 40 p. 100 tandis que l'autre motion se contentait de 33 p. 100, ou cinq sur quinze. La présence de factions dans un Parlement nous a démontré, cet après-midi, l'impossibilité d'avancer; la même chose s'applique à un bureau de direction. Le Gouvernement au pouvoir est responsable vis-à-vis de la Chambre; celle-ci se réunit tous les ans et elle a chaque fois le droit d'exiger des comptes du Gouvernement et des directeurs du chemin de fer. Aussi je ne vois pas pourquoi nous ferions tant de cas de la question de favoritisme politique.

M. BUREAU: Mieux vaut prévenir que guérir.

M. KEEFER: Je le sais, et c'est pourquoi je dis que nous ne devrions pas adopter ce principe, parce qu'il mènerait au favoritisme bien plus sûrement que si les nominations étaient laissées au Gouvernement, qui serait responsable des actes de tous les directeurs. Le Gouvernement ne pourrait pas être responsable des actes des directeurs choisis par l'opposition. Il ne l'est pas actuellement pour les actes de l'opposition dans cette Chambre—je parle d'une façon amicale et au point de vue logique. Il y a ici un principe vital en jeu, celui de la responsabilité envers la nation. Si le Gouvernement jette l'argent par les fenêtres, il le fera peut-être pendant un an; mais je crois que le peuple et le Parlement sont suffisamment indépendants pour voir à ce qu'un Gouvernement qui gaspillera les millions qui sont placés dans cette entreprise ne conserve pas le pouvoir plus d'une année.

L'article 2 dit que les directeurs doivent rester en fonctions "d'année en année". Je n'aime pas cette expression. Je préfère

"d'une assemblée annuelle à l'autre". De cette manière, les plaintes contre le bureau de direction peuvent être examinées tous les ans par le Parlement.

L'hon. M. FIELDING: L'amendement de l'honorable député de Brome est important à un point de vue. Nous vivons à une époque où nous devons, je suppose, établir de nouveaux précédents; mais mon honorable ami présente sous la forme d'une mesure statutaire quelque chose que l'on ne trouvera pas dans notre loi, ni dans celle d'aucun autre pays britannique au monde. L'honorable député essaye d'introduire dans nos lois la reconnaissance des partis politiques. C'est un fait curieux que bien que le système de gouvernement britannique soit basé sur les partis, et que ce soit même sa condition essentielle, on ne reconnaît pas officiellement les partis politiques.

M. McMASTER: N'est-il pas vrai que le leader de l'opposition est rétribué?

L'hon. M. FIELDING: C'est vrai. C'est l'exception et je crois que le précédent a été suivi par la législature d'Ontario. Aux Etats-Unis, les partis sont souvent reconnus. Il est prévu dans les lois du congrès que certains comités seront composés d'un certain nombre de démocrates et d'un certain nombre de républicains. Néanmoins, d'après notre système de gouvernement, nous n'avons jamais reconnu le principe de cette façon. Je répète que c'est un fait curieux et intéressant que, quoique nous ayons un gouvernement de parti et que le parti politique soit l'essence même de notre régime, notre loi n'en a jamais reconnu, excepté dans le cas qui a été mentionné.

M. POWER: Que dites-vous de la loi des élections en temps de guerre?

L'hon. M. FIELDING: Je ne suis pas aussi au courant de cette loi que je devrais l'être. A quoi l'honorable député fait-il allusion en particulier?

M. POWER: Au fait que le leader de l'opposition et le premier ministre ont nommé les candidats qui avaient leur appui, et au fait que les bulletins portaient l'inscription: "Votez pour le Gouvernement" et "Votez pour l'opposition". N'est-ce pas là reconnaître les partis?

L'hon. M. FIELDING: La loi des élections en temps de guerre est probablement la dernière mesure que je voudrais prendre comme guide. Mais je crois que c'est une chose très grave et très sérieuse pour nous que d'introduire dans notre loi générale ce principe de la reconnaissance des partis politiques.

Ce que mon honorable ami dit au sujet de l'opportunité de faire représenter les deux partis et d'abolir le favoritisme est très bien. Evidemment l'idée de détacher complètement cette entreprise de la politique est un rêve, une illusion. On ne pourra jamais détacher complètement un service de la politique tant que le public y aura un dollar d'intérêt. Il vaut aussi bien en faire notre parti. Mais on nous dit que l'on s'efforce de conduire cette entreprise sans avoir recours à la politique; à cela je suis heureux de contribuer. Le but que vise l'honorable député de Brome ne me déplaît pas; mais je crois qu'il introduit un principe très gênant, qui nous embarrassera plus tard.

M. CAHILL: L'honorable député de Port-Arthur-et-Kenora nous a rappelé que le Gouvernement est responsable devant le Parlement. L'honorable député s'en souvient sans doute, il y a quelques jours, figurait au Feuilleton de la Chambre une question adressée au ministre des Chemins de fer et tendant à savoir si les directeurs du Nord-Canadien achetaient leurs traverses de la Northern Construction Company, à quel prix et le reste, et le ministre des Chemins de fer répondit qu'il n'était pas dans l'intérêt public de donner pareil renseignement. L'honorable député entend-il prêter son appui à un Gouvernement qui fait pareille réponse, ou est-il sincère quand il dit que les honorables députés sont indépendants? Je me demande où est l'indépendance, de l'autre côté de la Chambre. Il faudrait soumettre ce bill au comité des chemins de fer, afin qu'il y soit l'objet d'une délibération affranchie de tout esprit de parti. Le ministre tient à ce que ce projet de loi ne sorte pas d'ici, et du moment qu'on a proposé un amendement, les honorables députés se sont empressés de revenir dans la salle de nos délibérations. Je ne crois pas me tromper en prédisant que, lorsque cet amendement sera mis aux voix, tous les députés de la gauche, ou presque tous,—car parfois, nous exprimons notre avis d'une manière indépendante—lui prêteront leur appui, et voteront son adoption, et tous les ministériels en voteront le rejet, c'est presque absolument certain. Or, s'il faut qu'à cette session, alors que le public est souverainement intéressé dans la question de nationalisation des chemins de fer, un ministre réponde à une question inscrite au Feuilleton en affirmant qu'il est contraire à l'intérêt public de donner le renseignement demandé,

à quoi faut-il s'attendre de la part des partisans du Gouvernement en pareille matière ?

En 1917, comme le compte rendu des débats en fait foi, le premier ministre intérimaire a déclaré que la question de ce réseau serait entièrement soustraite aux influences politiques et que l'administration ne serait responsable que devant le Parlement. L'an dernier, le premier ministre lui-même a abondé dans le même sens, en affirmant que la gestion du réseau serait soustraite aux influences politiques et que les directeurs ne seraient responsables qu'envers le Parlement. La commission Drayton-Acworth, dans son rapport, est d'avis qu'il faut éliminer toute ingérence politique, et voilà maintenant que la Chambre est saisie d'un bill, sans qu'on lui en dise où le Gouvernement a puisé le renseignement qui l'a engagé à s'écarter de l'avis clairement exprimé par le leader du Gouvernement et par le premier ministre suppléant. S'il faut que, lorsqu'il s'agit d'une importante question comme celle du directorat, de la nomination des directeurs, de leur révocation et de la gestion du chemin de fer, les ministériels ne manifestent pas plus d'intérêt qu'ils ne l'ont fait cet après-midi, la perspective est loin d'être riante. Le premier ministre suppléant voudrait-il nous dire sur quoi il s'appuie pour modifier ses vues au sujet de la nomination des directeurs, et de quoi le gouvernement s'autorise pour modifier l'attitude prise par le premier ministre, quand il a déclaré que cette question serait soustraite à toute influence politique et que les directeurs ne seraient responsables qu'envers le Parlement. Le comité et le public bénéficieraient grandement d'une réponse à cette question.

L'hon. sir THOMAS WHITE: Il y aurait un double système d'administration pour nos chemins de fer d'Etat. D'abord, il y aurait une administration similaire à celle de l'Intercolonial, confiée directement au ministère des chemins de fer, sous l'autorité immédiate et la direction du ministre des Chemins de fer. Il s'ensuivrait que, pour la compagnie du Nord-Canadien et l'Intercolonial, lequel se rattache au premier pour les objets d'administration, le Gouvernement du jour dirigerait immédiatement l'administration et l'exploitation de tout le réseau des chemins de fer de l'Etat. Or, c'est là précisément le système dont il faut s'écarter. Le Gouvernement nommera les directeurs du réseau de nos chemins de fer nationaux canadiens. A ces titulaires, sera confié le soin d'administrer ce réseau, et le Gouvernement s'abstiendra de toute ingérence dans cette gestion. Il y a quelque temps, nous avons nommé un conseil de direction pour la compagnie du Nord-Canadien, et si je ne me trompe, ces directeurs ont eu leurs franches coudées, sauf que pour les dépenses à engager, le Gouvernement doit être consulté.

J'ai grandement à cœur, ainsi que le Gouvernement, sans aucun doute, que la gestion de ce réseau s'inspire absolument de l'intérêt public, sans aucune ingérence de la part du Gouvernement, au point de vue des intérêts politiques. Je ne sache point que cela se puisse faire en conformité du principe du Gouvernement responsable, autrement que par le moyen suggéré ici, c'est-à-dire que le Gouvernement nomme les administrateurs du réseau qui auront leurs franches coudées dans la gestion.

Si ces titulaires sont bien ceux qu'il faut préposer à cette œuvre—et les nominations faites jusqu'ici ont fait honneur au Gouvernement—ils ne toléreront pas d'ingérence de la part du Gouvernement; la plus grande sauvegarde qu'il soit possible d'opposer à toute ingérence politique, doit se trouver dans l'honorabilité et la haute réputation des titulaires.

Mon opinion personnelle est que la nationalisation réussira au Canada en proportion directe du caractère, de l'intégrité, de la responsabilité et de l'habileté de ceux qui contrôlent et dirigent les opérations du réseau des chemins de fer du Gouvernement. Le plus grand service que le Gouvernement puisse rendre au sujet des transports qui dépendent de l'administration gouvernementale, c'est de nommer des hommes de premier choix, d'une situation très élevée dans la communauté, des hommes si respectables qu'ils comprendront qu'on les jugera surtout par le succès de leur administration du réseau et qui ne supporteront aucune intervention de la part du Gouvernement.

Comme l'a fait remarquer l'honorable député de Shelburn-et-Queen (M. Fielding), nous agissons dans ce pays en vertu de la pratique constitutionnelle anglaise. Je ne peux pas admettre un partage de responsabilité entre le Gouvernement et l'opposition. Même si nous consentions à ce partage, le Gouvernement serait responsable devant le Gouvernement et le pays. Aucun système ne peut libérer le Gouvernement de sa responsabilité de l'administration du réseau des chemins de fer de l'Etat, en permettant à l'opposition de dé-

signer 40 pour 100 des directeurs. Si nous procédions ainsi et s'il y avait des difficultés dans le conseil de direction, qui serait responsable? Qui compose l'opposition dans cette Chambre? Vous pourriez avoir trois partis dans la Chambre. L'honorable député de Shelburne-et-Queen a dit avec raison que notre système constitutionnel ne reconnaissait pas une opposition.

M. BUREAU: Il y en a une de par la loi.

L'hon. sir THOMAS WHITE: C'est pour un but particulier; il faut que ce soit général. On a mentionné la loi des élections en temps de guerre. Mais examinez la situation; il y avait des centaines de milliers de soldats à l'étranger dont il fallait recueillir les votes.

M. BUREAU: Ce n'est pas ce dont je parlais. Je fais allusion à la loi qui stipule un paiement de 7,000 piastres au chef reconnu de l'opposition.

L'hon. sir THOMAS WHITE: C'est une loi particulière dont on ne peut pas tirer des conclusions générales. Il est indiscutable que d'après notre système constitutionnel, chaque gouvernement doit assumer la responsabilité et il ne peut pas la transférer à l'opposition. Il doit être responsable de l'administration des réseaux des chemins de fer nationaux. Le Parlement l'en tiendra responsable. C'est absolument faux, suivant moi, de s'écarter de ce principe.

Je crois avoir répondu à tous les arguments de l'honorable député qui a parlé avant moi. Comme je l'ai dit, le Gouvernement désire, autant que possible que ce réseau soit administré absolument sans tenir compte de la politique. On peut reconnaître tout le sérieux des intentions du Gouvernement à ce sujet dans le caractère des hommes nommés pour faire partie de cette commission. La nationalisation ne réussira que par les résultats obtenus par les hommes employés dans son administration. Nous pourrons avoir le meilleur outillage du monde, mais ce sont les hommes qui administrent cet outillage et qui obtiennent les résultats. Il me semble que mon honorable ami, qui est très versé dans la politique constitutionnelle, pourrait parfaitement examiner s'il est sage d'insister sur l'adoption de sa résolution qui est une violation des principes constitutionnels qui dirigent le Gouvernement en vertu du système anglais.

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

Reprise de la séance.

M. RICHARDSON: J'ai été quelque peu surpris de trouver des députés, qui ont autant de bon sens que le député de Brome (M. McMaster) et le député de Kamouraska (M. Lapointe), prêts à prendre la position indiquée dans l'amendement soumis au comité. Eux et ceux qui pensent comme eux, doivent comprendre, avec leur expérience, combien est impossible la proposition demandant qu'il soit permis à l'opposition de nommer 40 pour 100 des membres du bureau de direction. Laissez-moi vous indiquer le système qui est suivi dans le cas de l'élection de directeur de compagnies par actions. Quand il faut proceder à une élection il peut y avoir plusieurs factions, mais on prépare des listes, et ceux qui font partie de la liste qui l'emporte, sont les directeurs qui administrent les affaires de la compagnie pendant l'année suivante. Si le projet demandé dans l'amendement était adopté, j'imagine qu'il irait à l'opposé de ce qu'ont en vue ses partisans. Nous introduirions dans le conseil de direction des factions qui amèneraient immédiatement une division; nous aurions en plus des directeurs qui représentent la majorité, un chef de l'opposition, et il n'y aurait aucune possibilité de prendre des décisions à l'amiable; nous aurions des factions dans le conseil et des complications dans l'administration des affaires.

Les directeurs nommés par l'opposition croiraient avoir une obligation particulière envers ceux qui les auraient nommés, de sorte que les administrateurs harcéleraient constamment les chefs des deux partis de leurs projets et de leurs suggestions. Dans ces circonstances, il serait impossible d'avoir la responsabilité gouvernementale. Pour moi, l'attitude qu'a prise cet après-midi le premier ministre intérimaire est la seule tenable. Après tout, c'est le Gouvernement qui doit assumer la responsabilité pour l'administration du réseau de l'Etat.

Nous nous rappelons tous l'attitude prise par le chef de l'opposition, ces jours derniers, au sujet du bill concernant l'avance de l'heure, lorsqu'il a reproché au Gouvernement de s'être libéré de toute responsabilité en cette circonstance. Il a prétendu que le Gouvernement aurait dû prendre la responsabilité et soumettre un projet de loi sur l'avance de l'heure. Le Gouvernement a été en butte aux critiques de la gauche, parce qu'il a laissé toute liberté au Parlement de décider cette question; or nous assisterions à la répétition du même spec-

tacle, mais sous une forme encore bien plus accentuée dans le cas qui nous occupe en ce moment.

L'attitude logique qu'a prise l'honorable député de Queen-et-Shelburne (M. Fielding) m'a particulièrement frappé. L'honorable député possède une vaste expérience de la politique et des affaires, sans compter que la grande majorité de la population canadienne professe beaucoup de respect à son égard.

Or, mon honorable ami a signalé avec beaucoup de force l'absurdité et l'impossibilité de faire fonctionner le plan que suggèrent les honorables députés de Kamouraska (M. Lapointe) et de Brome (M. McMaster). Il est parfaitement vrai que l'opposition n'est pas reconnue constitutionnellement dans un parlement britannique, bien que l'on ait établi un précédent en accordant un traitement au chef de l'opposition. Je n'ai nullement l'intention de diminuer la valeur des services que le chef de l'opposition rend au pays. Je suis même prêt à concéder que le présent chef de l'opposition est un politicien habile et qu'il rend des services précieux au Canada; le précédent qui a été créé, toutefois, n'est pas valable, à mon avis.

L'honorable député de Pontiac (M. Cahill) a mentionné la création d'un nouveau précédent et il a prétendu que le Gouvernement cherche à éluder la responsabilité qui lui incombe. Si ma mémoire est fidèle, le rapport Drayton-Acworth recommandait la création d'une compagnie pour administrer les affaires de notre réseau national de chemins de fer.

M. CAHILL: L'honorable député aurait-il l'obligeance de citer le texte du rapport Drayton-Acworth à ce sujet?

M. RICHARDSON: Je n'ai pas le rapport sous la main en ce moment.

M. CAHILL: Je suis en mesure d'en fournir un exemplaire à mon honorable ami.

M. RICHARDSON: L'honorable député pourra faire toutes les citations qu'il voudra dès que j'aurai terminé mes remarques. Je parle sous correction, et je ne voudrais pas placer mon honorable ami dans une situation désagréable; mais au meilleur de mes souvenirs, le rapport recommande la création d'une compagnie pour administrer le réseau national de nos chemins de fer. D'ailleurs, c'est à mon avis, le seul plan praticable pour mener à bien une entreprise publique comme celle-là.

Le premier ministre intérimaire l'a déclaré, il faut adopter ce plan ou bien continuer l'ancien système, c'est-à-dire laisser l'administration de ces voies ferrées entre les mains du département des Chemins de fer et des Canaux; or, ce plan n'a pas obtenu un succès sur toute la ligne par le passé. Le Gouvernement, je le suppose, soumet le présent projet au Parlement, afin de faire disparaître l'ancien régime. Le premier ministre intérimaire l'a déclaré, il s'agit d'une question au sujet de laquelle l'opinion publique aura son mot à dire. Nous pouvons un peu nous faire l'idée de la catégorie d'hommes que le cabinet appellera à faire partie du bureau de direction de la compagnie dans l'état d'esprit où il se trouve. Si vous vous rappelez la valeur des hommes qui ont été appelés au poste de directeurs de la compagnie du Nord-Canadien, après que le pays en eût fait l'acquisition, vous constaterez qu'il serait très difficile d'améliorer le personnel dont se compose le bureau exécutif de la compagnie, puisque des citoyens de la plus haute réputation et intégrité en font partie.

Je trouve plausible l'argument avancé par le premier ministre intérimaire, à savoir qu'il y a tant d'intérêts en jeu à la solution de cet important problème, les intérêts que représentent nos chemins de fer nationaux sont tellement vastes et d'une telle portée que le pays tout entier serait en péril si ce réseau de chemin de fer était mal administré. De plus, le ministre des Finances a fait observer avec beaucoup de force, je pense, que l'opinion publique réglementerait ces nominations. Après que les directeurs auront été nommés sous le régime que l'on se propose d'établir par le présent projet de loi, lorsque le Parlement se réunira d'année en année, les députés auront l'occasion de critiquer sévèrement si la nécessité s'en fait sentir la conduite du bureau de direction en général ou d'aucun des membres en particulier. Je suis donc convaincu qu'une opinion publique éveillée, en considération de l'extrême importance de la question, réglementera la nomination des directeurs de la compagnie.

Je conseillerais à mes honorables amis de la gauche de bien vouloir songer à l'effet de l'amendement qu'ils proposent. Je suis sûr que l'on a présenté cet amendement sans l'avoir bien médité, et la connaissance que j'ai de ceux qui en sont les auteurs me persuade que, s'ils en examinent l'effet avec soin, ils n'insisteront pas.

M. McMASTER: J'ai écouté avec beaucoup d'attention ce qu'a dit le premier ministre intérimaire cet après-midi de l'inconstitutionalité de l'amendement que je propose, et je crois qu'il faut attacher beau-

coup de poids à son opinion. J'ai des doutes sérieux sur la constitutionalité de toute cette entreprise telle qu'on nous l'a décrite; il me semble que le Gouvernement, qui avale un chameau, combat un moucheron. Mais comme c'est lui qui prend la responsabilité de la chose, je retirerai ma proposition d'amendement; je dirai toutefois que, si quelque chose pouvait m'avoir induit à insister, ce serait les remarques du représentant de Springfield (M. Richardson).

(L'amendement est retiré.)

M. BUREAU: La proposition que l'on vient de retirer est conforme à celle du rapport Drayton-Acworth, lequel s'exprime dans les termes qui suivent à la page 3 de la 5e partie:

Nous allons maintenant établir en détail ces recommandations. Les fidéicommissaires seraient au nombre de cinq. Les premiers seraient désignés dans la loi fédérale qui institue le bureau.

Voilà ce que d'abord disent les commissaires, hommes qui ont fait une étude spéciale de la question et mené une enquête particulière sur ces choses, en conséquence de quoi je pense qu'ils savent ce dont ils parlent. Ils proposent:

1. Qu'un bureau de fidéicommissaires soit constitué par une loi du Parlement sous le nom de "La compagnie des chemins de fer fédéraux."

C'est là ce que fait le ministre dans le présent bill.

2. Que la possession du Nord-Canadien, du Grand-Tronc et du Grand-Tronc-Pacifique soit attribuée à cette compagnie.

3. Que le Gouvernement assume envers la compagnie la responsabilité des intérêts à échoir sur les obligations de ces entreprises.

La constitution d'un bureau de fidéicommissaires et de la durée de leur pouvoir est traitée dans un autre paragraphe:

Les fidéicommissaires seraient au nombre de cinq. Les premiers seraient désignés dans la loi fédérale instituant le bureau. La durée de leurs fonctions serait la même que celle des juges de la cour Suprême...

Mon honorable ami le ministre intérimaire de la Justice disait cet après-midi, si j'interprète fidèlement sa pensée, qu'un mandat si long serait opportun dans un cas comme celui-ci.

Trois de ces fidéicommissaires, dont l'un ferait les fonctions de président, seraient, s'il est possible, des hommes ayant de l'expérience en fait de chemins de fer. On exigerait d'eux qu'ils donnent tout leur temps à leurs devoirs, et le traitement serait d'une somme suffisante pour commander les services des hommes les plus capables. Quant aux deux autres, il serait à désirer, pensons-nous, que l'un fût choisi pour son aptitude aux affaires et son expérience des choses de la finance, et l'autre comme possédant tout particulièrement la confiance des employés du réseau.

Le premier ministre intérimaire disait cet après-midi que le seul moyen d'assurer la réussite des chemins de fer nationaux serait de les faire administrer par les meilleurs hommes du pays, et c'est bien ce que nous croyons, ou plutôt ce que nous savons tous. Ayez les meilleurs hommes, faites qu'ils donnent tout leur temps et tous leurs soins au réseau des voies ferrées de l'Etat, et vous réussirez dans votre entreprise. Ce n'est pas notre avis, toutefois, que le Gouvernement choisisse les meilleurs hommes, et c'est pourquoi nous voulons que le Parlement en prenne la responsabilité.

Mon honorable ami de Fort-William-et-Rainy-River (M. Manion) disait cet après-midi: Que le Gouvernement garde la responsabilité de la chose et, s'il n'agit pas comme il faut, nous saurons à la Chambre lui faire les remontrances voulues.

Mais à quoi bon? Lisez le "Star" d'hier soir, et vous y verrez une comparaison dans la manière de traiter les troupes entre le Pacifique-Canadien et les chemins de fer de l'Etat. Un exemple est donné d'un train des chemins de fer nationaux qui, à quelques milles de Québec, avait trois heures de retard, pendant que le Pacifique-Canadien les a amenés à Montréal à l'heure fixée. Hier, nos combattants attendaient un train de l'Etat d'abord annoncé pour deux heures, ensuite pour trois, et qui, finalement, n'était pas encore arrivé à sept heures. Qui, dans cette Chambre, élève une protestation? Qui même signale simplement la chose? Lorsque les trains ramenant nos troupes déraillaient à tout bout de champ, nulle mention n'en a été faite à la Chambre. A quoi bon d'ailleurs? A supposer que nous disions de ces fidéicommissaires qu'ils ne valent rien, qu'ils ont fait ceci ou cela, en serons-nous plus avancés pour vouloir fermer l'écurie quand le cheval en sera sorti. Il faut pour commencer avoir un bureau qui commande la confiance, non seulement des employés du chemin, comme le disent les commissaires, mais du pays en général, et c'est là je crois une proposition qu'il conviendrait d'accepter, ou quelque autre de même nature.

Je ne vois pas en quoi nous péchons contre la Constitution. Le premier ministre intérimaire l'a dit, on ne saurait administrer les chemins de fer de l'Etat que par deux moyens, savoir: par le ministre des Chemins de fer agissant au nom du Gouvernement ou par une commission de fidu-

ciaires ou une compagnie. Si nous organisons une compagnie, elle devra ressembler absolument aux compagnies privées, les actionnaires devront élire les directeurs, puis le Gouverneur en conseil verra à ce que les directeurs élus s'acquittent convenablement de leurs devoirs administratifs.

M. POWER: J'ai décidé de proposer un amendement sur cet article dont j'ai parlé cet après-midi, afin de fournir à l'honorable ministre une occasion de prouver que la députation est sincère en se disant prête à tout faire en faveur des combattants. Ceux de nos soldats qui sont allés en France ayant démontré qu'ils pouvaient construire et exploiter des chemins de fer dans les circonstances les plus difficiles, je me demande pourquoi ils ne pourraient en faire autant dans notre pays avec l'appui d'un gouvernement aussi puissant que le nôtre. On va me dire qu'en nommant des anciens militaires on consacrerait le principe du militarisme. Cette objection est digne d'attention, mais les circonstances actuelles et le texte du bill nous défendent de redouter pareille calamité—car ce serait une calamité de créer ici une caste militaire. Nous traversons une période de reconstitution et l'on a promis aux vétérans de les protéger par tous les moyens possible.

Depuis qu'ils ont commencé à nous revenir en grand nombre j'ai éprouvé cependant beaucoup de difficulté à obtenir, de la part du Gouvernement, des positions sur les chemins de fer de l'Etat pour ceux d'entre eux qui possédaient une certaine expérience en ce qui concerne les chemins de fer. Pour une raison ou pour une autre, leur mentalité d'avant-guerre n'est pas encore revenue à son état normal ou leurs blessures les ont assez affaiblis pour qu'ils ne puissent pas remplir leurs devoirs, durant le premier mois, tout à fait aussi bien que les autorités s'y attendraient. Cependant, le conseil de direction des chemins de fer nationaux devrait compter, parmi ses membres, un ancien combattant; celui-ci comprendrait mieux la situation des vétérans qui, de leur côté, craindraient moins de lui demander à lui qu'aux autres directeurs une certaine mesure de protection particulière. Pour ces raisons, je ne saurais mieux faire que de résumer mes observations de cet après-midi sur cette proposition d'amendement:

Que l'on modifie l'article 1er en y insérant, après le mot "quinze", dans la 15e ligne, les mot suivants: "Dont un au moins devra avoir servi au front".

L'hon. M. LEMIEUX: J'appuierai avec plaisir l'amendement du député de Québec-Ouest (M. Power). Cet après-midi, le député de Springfield (M. Richardson) s'est plaint du langage énergique dont lord Shaughnessy s'est servi dans un discours qu'il prononçait l'autre jour à Montréal. Cependant, tout ce que lord Shaughnessy a dit, c'est que ce conseil des directeurs allait dégénérer en une organisation politique. Il avait raison, car la méthode à laquelle on a recours pour faire toutes les nominations sont beaucoup l'esprit de parti. Voici un article du "Telegram" de Winnipeg, organe du Gouvernement et des rivaux de la "Tribune" et du "Free Press" dans cette ville-là. Cet article a paru dans le numéro du 19 avril. Le voici:

On fait des experts en chemins de fer.

Au rédacteur du "Telegram", de Winnipeg:

Monsieur,—L'Ouest a fourni à notre Gouvernement deux hommes pour occuper des positions dans l'administration du chemin de fer national. Une courte biographie à leur sujet va signaler deux émules à M. Beatty, président du Pacifique et servir d'encouragement à des milliers de jeunes Canadiens ayant de l'ambition; elle est aussi de nature à détromper ceux qui ne croient pas à la nationalisation des chemins de fer, attendu qu'elle démontre clairement que, grâce au plus simple entraînement, nos prairies peuvent produire des capitaines d'industrie.

Vers l'année 1890, Charles McGill Hamilton fréquentait l'école à Indian-Head, et un peu plus tard, à Régina. Vers 1902, il s'établit sur une section de terre près de McTaggart (Sask.), un village situé environ 10 milles au nord de Weyburn. Il suivit cette carrière digne, mais peu féconde en événements, jusqu'à il y a deux ans. Il fut alors désigné comme candidat en opposition au candidat unioniste, pour la division de Weyburn.

M. Calder gérait les affaires du parti unioniste dans la Saskatchewan, et l'on décida Hamilton à se retirer. Quelques mois après, il fut nommé directeur des chemins de fer nationaux du Canada. La culture d'une section dans la Saskatchewan est un excellent entraînement pour administrer les affaires d'un transcontinental national. Le Pacifique-Canadien a été lent à s'en apercevoir.

A l'origine de Moosejaw, Sydney P. Porter était facteur de gare du Pacifique-Canadien. Après plusieurs années consacrées à ce travail, il fut pendant des années inspecteur de homesteads. Il passa de cet emploi à celui d'agent politique de confiance du parti dominant dans la Saskatchewan. Pendant les élections complémentaires, il se trouvait là-bas à graisser la machine. Cette semaine, il devient adjoint de l'administration général du Grand-Tronc-Pacifique et établit son quartier général à Ottawa.

S'occuper des bagages, des détenteurs de homesteads et des luttes politiques, voilà, disent les uns, une excellente préparation pour gérer un transcontinental national. Président Beatty, veuillez en prendre note. Calder peut lui donner des leçons sur la manière de choisir des hommes pour les grosses besognes.

Nationalisation.

Cela prouve que nous accordons trop de pouvoir au ministre des Chemins de fer et des Canaux. Après tout, quelque préjugé que lord Shaughnessy puisse être à l'é-

gard de tout le projet de nationalisation, il a raison de donner à entendre qu'après un certain temps, le tout constituera une colossale organisation politique à la disposition du ministère du jour. Vous avez ici deux exemples pris sur le vif.

M. RICHARDSON: Qu'est-ce que mon honorable ami proposerait pour administrer ce grand réseau de voies ferrées qui a été, pour bien dire, mis sur les bras de la population canadienne?

L'hon M. LEMIEUX: A tout événement, l'honorable député ne m'écouterait pas.

M. RICHARDSON: Celui qui critique est tenu de proposer une alternative.

L'hon. M. FIELDING: Je ne vois rien qui s'oppose à la nomination d'un soldat de retour au conseil d'administration. J'espère qu'en choisissant les membres du conseil, on pourra en trouver un qui réunira les aptitudes voulues, un membre du corps des ingénieurs dont le représentant de Québec-Ouest (M. Power) a parlé. Cependant, s'il m'est permis d'employer le langage de mon honorable ami, je n'approuve pas qu'une loi de la législature "consacre" le principe de la nomination d'un ancien combattant de la manière qu'il propose. Cette pratique ne me paraît pas sage.

(L'amendement de M. Power est rejeté par 58 voix contre 23.)

M. PEDLOW: Cet article ne fixe pas le quorum. Je suggère qu'on ajoute les mots suivants, après le mot "corporation":

Une majorité des personnes nommées constitue un quorum pour la conduite des affaires.

L'hon. M. MEIGHEN: L'article 13 rend applicables les dispositions de la loi des chemins de fer, sauf quelques-unes. Une prescription de cette loi, qui n'est pas du nombre des exceptions, décrète qu'une majorité constituera un quorum; par conséquent, un amendement n'est pas nécessaire.

(L'amendement est retiré).

M. CAHILL: Afin de mieux connaitre l'avis de la députation sur cet article important, je propose comme amendement que celui-ci soit renvoyé au comité des chemins de fer ou à un comité que ce dernier choisira et qui comprendra quinze membres de la droite et dix membres de la gauche. Ici, toutes les divisions sont, pour ainsi dire, fondées sur les groupes politiques. Des députés de l'opposition peuvent exprimer leur avis lors même qu'une question est mise aux voix, mais les députés ministériels appuient toujours leur parti. La question des directeurs est l'une des plus importantes que nous ayons à résoudre, bien qu'il y ait environ trente articles du projet de loi qui sont plus ou moins mauvais, les uns l'étant moins que les autres.

Si un comité était nommé pour rechercher le meilleur moyen de nommer ces directeurs, nous obtiendrions de bien meilleurs résultats que ce comité-ci peut espérer en obtenir, parce que lorsque nous siégeons dans un autre comité, le conseil d'un député de l'opposition reçoit l'accueil qu'il mérite, tandis qu'en comité général, toute proposition d'un membre de l'opposition serait assurément repoussée par les partisans du ministère. Vu que ce projet est très important, le Gouvernement devrait consentir à examiner les idées émises par la gauche, afin de trouver le meilleur moyen de régler toute l'affaire. Je propose donc qu'on nomme un comité de vingt-cinq membres, dont quinze seront recrutés parmi la droite et dix parmi la gauche, afin de rechercher le meilleur moyen de choisir les directeurs.

M. le PRESIDENT: Je suis obligé de déclarer que l'amendement n'est pas conforme au règlement. La nomination d'un comité relève exclusivement de la Chambre des communes, et non d'un comité de celle-ci. Il serait impossible qu'un comité nommât un comité, et vu que la Chambre siège en comité général, il n'est pas permis à l'honorable député de proposer cet amendement.

Il aurait pu le faire au cours de la discussion générale du projet de loi. A cette heure, il ne saurait en être question.

M. CAHILL: N'est-il pas permis à un comité de nommer un sous-comité? Je conseille au Gouvernement de nommer un comité.

M. BUREAU: Il est dit en l'article 1er:

Le Gouverneur en conseil peut nommer telles personnes, au nombre d'au moins cinq ou d'au plus quinze, qu'il peut juger à propos, pour agir en qualité de directeurs de la compagnie constituée par les présentes en corporation, et, dès que pareille nomination est faite, les personnes ainsi désignées et leurs successeurs, et telles autres personnes que le Gouverneur en conseil peut, de temps à autre, nommer à titre de directeurs, doivent être et sont par les présentes constituées en corporation comme compagnie.

L'article 2 prescrit que les directeurs doivent rester en fonctions d'année en année. Il semble donc que les directeurs aient le droit de remplir les vacances avec l'assentiment du Gouverneur en conseil. Pour faire partie de la compagnie, les nou-

veaux titulaires devront-ils être nommés par le Gouverneur en conseil?

L'hon. M. MEIGHEN: Oui: c'est ce que porte le projet de loi. Le Gouverneur en conseil remplit la vacance par la nomination d'un successeur.

M. BUREAU: Aux termes de l'article 2, les directeurs "peuvent" remplir la vacance par la nomination d'un successeur. Y a-t-il contradiction entre les deux articles? C'est un point qu'il nous sera peut-être loisible d'examiner lorsque nous en serons rendus à l'article 2.

M. COPP: Le ministre des Chemins de fer a déclaré, cet après-midi,—et nous voulons bien ajouter foi à sa parole,—que tant qu'il dirigera le ministère il veillera à ce que les considérations d'ordre politique et la faveur restent étrangères à la nomination des directeurs aussi bien qu'à l'exploitation du réseau. Or, l'article 1er indique de façon non équivoque la création, dans le domaine de l'exploitation des voies ferrées de l'Etat, d'une machine politique comme on n'en a jamais vu depuis l'établissement de la Confédération.

On a longuement discouru sur l'exploitation de l'Intercolonial. De tout temps je fus partisan convaincu de la nationalisation de ce chemin de fer et de son exploitation par les soins de l'Etat, vu qu'il se trouvait inclus dans le pacte fédératif. Cependant, quand je songe à toutes ces lignes de chemin de fer que l'on ajoute au réseau de l'Etat et qui devront relever de ce conseil de direction—je sais comme tout le monde, il va sans dire, que la politique et la faveur ne s'infiltreront jamais dans la gestion du réseau tant qu'elle restera sous la sage surveillance du chef actuel du ministère des Chemins de fer (M. Reid)—je tremble à la pensée du danger qui nous menacerait le jour où, quittant son poste, le ministre actuel serait remplacé par un personnage peut-être plus imbu que lui de l'esprit de parti. Supposons, par exemple, qu'il ait pour successeur l'honorable député (M. Cochrane) que je suis enchanté de revoir près de lui ce soir, quelle arme puissante celui-ci ne trouverait-il pas à sa portée pour la mettre au service de son parti!

Quand le ministre nous prie de croire que les considérations d'ordre politique seront étrangères à la nomination des directeurs de cette compagnie, c'est tout comme s'il nous demandait de ne pas ajouter foi au spectacle que nous offre depuis des années la gestion des divers services administratifs. Il faudrait prendre tous les moyens possibles en vue d'écarter toute influence politique de l'administration de cet immense réseau, dont le représentant de Springfield (M. Richardson) est si prompt à dire qu'on en a imposé l'acquisition au Gouvernement (ce que je conteste: ces voies ferrées, en effet, rien n'obligeait le Gouvernement à en prendre possession, et s'il en a acquis la propriété à un prix très élevé, c'était dans le but de protéger certains de ses amis politiques). Aussi vrai que le soleil se lève à l'est et se couche à l'ouest, quand on aura ajouté toutes ces longues lignes de chemins de fer au réseau de l'Etat (et je crois savoir que le Gouvernement doit en acquérir d'autres encore), il sera aussi impossible à un conseil de direction, à un ministre des Chemins de fer comme à un gouvernement—et c'est le Gouvernement qui, en réalité, aura la haute main sur tout cela—de tenir la gestion de ce réseau gigantesque à l'abri de toute influence politique qu'il l'est de gagner une élection sans agiter les questions politiques.

Aux termes de l'article 1er, le Gouverneur en conseil peut nommer "telles personnes, au nombre d'au moins cinq ou d'au plus quinze, qu'il peut juger à propos". Je demanderai au ministre de daigner au moins faire connaître au comité le nombre exact des directeurs qui seront nommés. Le Gouvernement se propose-t-il de nommer à de gros traitements cinq des plus marquants parmi ses partisans, ou trouvera-t-il place pour quinze? Cela, je considère qu'on devrait nous le dire. Le ministre des Chemins de fer déclare que l'on écartera toute considération politique, mais le premier ministre intérimaire s'est bien gardé de se prononcer aussi formellement que cela.

Autant que faire se pourra, a-t-il dit, la politique restera étrangère à l'exploitation du réseau. J'ai pris note de ses paroles dans le temps et je les ai sous les yeux: "la politique sera écartée dans la mesure possible". Voilà une réserve fort élastique. Aussi bien que moi et que tout autre, mon honorable ami sait qu'il est impossible de soustraire entièrement la gestion des voies ferrées à l'influence politique. Ayant étudié la question, il devrait, ce me semble, être capable de dire si le nombre des directeurs sera de cinq, de sept, de neuf ou de quinze.

Plusieurs propositions excellentes ont été faites relativement au choix de ces directeurs. On a proposé d'avoir égard à diffé-

rentes organisations. Je ne doute aucunement, et chaque honorable député en conviendra avec moi, qu'il faudrait donner la première place, dans ce bureau, aux anciens soldats, s'il s'en trouvait un ayant de l'expérience ou des connaissances en matière de chemins de fer. Mais s'il fallait accepter les conditions d'aptitudes suggérées par le "Telegram", de Winnipeg, que mon honorable ami a cité il y a un instant, il va sans dire que l'on n'aurait pas d'égard pour l'ancien soldat qui n'aurait pas été appuyé par le parti unioniste. Si l'on choisit un bureau de quinze directeurs, je propose que deux au moins d'entre eux soient des représentants ouvriers. Aucune classe ou catégorie n'est plus intéressée dans l'exploitation des voies ferrées que les employés eux-mêmes. S'il y a quinze directeurs, ils devraient avoir deux représentants; s'il y en a sept ou huit, ils devraient en avoir un. Dans tous les cas les associations ouvrières devraient être représentées dans le bureau des directeurs.

L'hon. M. REID: Pour répondre à la question de mon honorable ami quant au motif de la fixation du nombre de cinq à quinze, je puis lui apprendre que, lors de la consolidation définitive de tous les chemins de fer, on établira le nombre des directeurs de l'exploitation de tout le réseau. Peut-être avons-nous mis le chiffre plus gros qu'il ne sera réellement nécessaire, mais il est impossible maintenant de fixer un nombre défini. Quant à nommer un ouvrier et un ancien soldat, je crois avoir déclaré, cet après-midi, qu'à mon avis un ouvrier et un ancien soldat devaient faire partie du bureau. Ces deux éléments recevront la considération du Gouvernement.

Quant au favoritisme, il est loin d'être équitable, je pense, de rapprocher l'exploitation actuelle des chemins de fer nationaux de l'état de choses existant il y a un certain nombre d'années. Il est presque impossible maintenant que le favoritisme ait lieu sur le réseau, car chaque employé de chemin de fer appartient aux unions. On ne peut congédier un seul employé sans que son union fasse une enquête. Dans le passé, au contraire, un employé pouvait être congédié et remplacé sur la demande d'un député. Quant aux promotions, si une vacance se produit dans le personnel du chemin de fer, elle est remplie par le plus ancien employé, de sorte que l'influence politique ne peut en aucune manière s'interposer contre sa promotion. Pendant le court espace de temps où j'ai administré le département, des places sont souvent devenues vacantes par suite de la retraite ou de la démission d'un agent. Si alors un autre habitant du village ou de la ville voulait obtenir l'emploi, il n'avait aucune chance possible de le faire, parce que le plus ancien employé du chemin de fer, en vertu de l'union, y avait droit. Je crois que c'est là une façon juste et équitable de faire les remplacements. Il est donc évident que le favoritisme politique dans les nominations sur les chemins de fer a été généralement aboli par les employés eux-mêmes. Il est un sens où le favoritisme politique pourrait peut-être se diriger. Mais si les directeurs suivent la ligne de conduite qu'il faut, comme ils le font, je crois, à l'heure actuelle, c'est-à-dire, s'ils demandent des soumissions pour tous les besoins de l'exploitation du chemin de fer, le favoritisme sous ce rapport ne sera aucunement possible. Toute la réussite de la mise en activité du réseau dépend du choix des directeurs. Je suis certain qu'à la suite de l'adoption de ce projet de loi, les directeurs choisis s'imposeront au respect et à la confiance populaires.

Sinon ils pourront être renvoyés à la fin de l'année, ou, sur une cause suffisante, par le gouverneur en conseil en tout temps. S'il y a du mécontentement, on pourra le soumettre en Chambre. A mon avis, l'ingérence dans l'exploitation de ce grand réseau aurait pu être possible du fait que certains tiers essayaient de se procurer des renseignements qu'il ne serait pas dans l'intérêt public de donner. Cette question a été soulevée par l'honorable député de Pontiac (M. Cahill), cet après-midi. Je m'en vais expliquer ce que je veux dire. On a demandé un état de toutes les affaires transigées à chaque station du chemin de fer Transcontinental, du montant d'argent reçu et du nombre des trains qui y passèrent, durant l'année 1918. Si l'on donnait ce renseignement, rien n'empêcherait que l'on demandât des documents sur le chiffre des affaires entre Toronto et Montréal, ou Winnipeg et certain autre endroit. Les chemins de fer qui portent concurrence au réseau de l'Etat seraient aussi renseignés au complet sur les affaires des stations voisines de leur voie, ce qui causerait sûrement des dommages au réseau de l'Etat. On a posé aussi d'autres questions: on a demandé quel montant fut payé pour le charbon et en quel endroit on l'acheta.

Je vais vous dire ce qui est arrivé sur le chemin de fer Intercolonial depuis quelques années. Je pense que les honorables députés des provinces de l'Est corroboreront mes paroles; ils ne le diront peut-être pas ici,

mais ils n'hésiteront pas à confirmer ce que je vais dire. Nous avons en Nouvelle-Ecosse deux ou trois mines dont le charbon est d'une qualité supérieure à celui qui est extrait d'autres mines. Ce charbon vaut probablement un dollar de plus par tonne que l'autre. La différence a été faite il y a quelques années, en raison de sa qualité. Chaque année on a posé des questions au Gouvernement qui a fourni les renseignements quant aux prix payés pour le charbon. Chaque année l'influence politique se faisait sentir—cela s'applique aux deux partis—si bien que nous en sommes arrivés à payer dans les provinces de l'Est aussi cher pour le charbon de qualité inférieure que pour le bon produit. Si l'on adopte le même système dans tout le pays, les directeurs perdront les avantages qu'ils devraient avoir dans des cas de ce genre. Vous ne pouvez pas obtenir de renseignements du Pacifique-Canadien qui sera le grand concurrent du réseau de l'Etat; il ne divulgue pas ces choses là à ses actionnaires ni au public.

Nous devrions avoir pour diriger cette entreprise des hommes d'une réputation qui rendrait difficile la critique de leurs actes. Evidemment il est possible que ceux qui seront choisis ne répondent pas à nos espérances, mais je ne pense pas qu'un Gouvernement quelconque hésite à renvoyer un directeur qui ne serait pas en état de remplir ses fonctions à la satisfaction du chemin de fer et du public. Nous devons commencer avec des hommes en qui nous avons confiance, les essayer pendant une année ou jusqu'à ce que le Parlement se réunisse de nouveau, et alors, s'ils n'ont pas donné satisfaction, ils pourront être révoqués.

M. COPP: Pourquoi attendre jusqu'à ce que le Parlement se réunisse s'ils ne donnent pas satisfaction?

L'hon. M. REID: Nous n'attendrons pas jusqu'à cette date, si le Gouvernement a une raison de les révoquer. Le projet de loi nous en donne le droit. Lorsque des informations auront été données au public ou si la chose est amenée devant la Chambre, le Parlement pourra agir si le Gouvernement ne l'a pas fait.

M. COPP: Mon honorable ami doit nous être bien innocent, ou, tout au moins, il doit me croire tel; je ne sais pas au juste. Il nous dit qu'il est impossible de faire preuve de favoritisme politique en ce qui regarde un chemin de fer de l'Etat. Là où j'habite, nous avons certains rapports avec le fonctionnement d'un chemin de fer de l'Etat. Le ministre dit que l'on ne peut pas renvoyer des employés d'un chemin de fer de l'Etat, parce que l'on susciterait aussitôt une grève. Mon honorable ami n'est apparemment pas ministre des Chemins de fer depuis assez longtemps pour être au courant de ce qui se passe, ou bien il ne veut pas que nous le pensions. S'il veut venir visiter la ville de Moncton ou toute autre ville dans le comté de Westmorland traversé par le Transcontinental, il s'apercevra qu'il n'est pas tout à fait juste de dire qu'il n'y a pas de favoritisme politique à l'égard des employés de l'Intercolonial. Je n'ai pas besoin de remonter bien loin pour le prouver: je peux citer un cas qui s'est produit en janvier dernier. Un chef de gare avait besoin d'un employé temporaire. Comme il était pressé, il engagea un jeune homme. Ce dernier était là depuis quelques jours ou depuis quelques semaines, quand le comité dispensateur des faveurs politiques dans la localité alla trouver le chef de gare et exigea que le jeune homme fût renvoyé parce qu'il n'appartenait pas au parti conservateur. Je ne savais pas qui il était, ni à quel parti il appartenait. Le chef de gare soumit le cas à Moncton et l'on envoya un inspecteur pour faire une enquête. L'enquête prouva que le jeune homme travaillait très bien l'inspecteur ne voulut pas le renvoyer. Finalement il fit un compromis. Comme on avait besoin d'un autre employé, il dit au chef de gare: "Vous feriez bien de choisir un tory pour cette nouvelle position et peut-être garderat-on l'autre jeune homme aussi, puis on n'entendra plus parler de rien", mais l'individu en question fut vivement destitué. Voilà ce qui se passe pour des positions de 3 piastres par jour. Cependant le ministre des Chemins de fer me dit, pensant que je vais le croire, qu'il n'y a pas de favoritisme politique touchant les chemins de fer de l'Etat. Si l'on veut éliminer le favoritisme politique, pourquoi l'a-t-on laissé demeurer jusqu'ici? Pourquoi ne pas l'abolir? Je n'ai pas lieu de penser que les employés supérieurs de l'Intercolonial désirent jouer à la politique, mais il doit y avoir quelqu'un qui y a intérêt. Je ne parle que de ma propre localité et je sais ce que je dis. Ce ne sont pas des renseignements qui me sont parvenus indirectement; ce ne sont pas des rumeurs; c'est un fait que je connais.

Si ces choses là se passent pour une petite position de pas plus de 3 piastres par jour sur l'Intercolonial, à quoi peut-on s'attendre avec ce projet de loi et les dispositions qu'il contient une fois qu'elles seront mises en vigueur.

Le ministre croit peut-être que nous le tenons en suspicion ou que nous affichons

trop de scepticisme, parce que nous appelons son attention sur ces faits; mais, il sait parfaitement ce qui peut arriver à tout instant dans la gestion de l'Intercolonial. Voici qu'un contremaître, dans un atelier, ou un chef de service sur ce réseau dit à cinq ou six de ses employés: "Nous allons vous congédier, parce qu'il n'y a plus de besogne pour vous." Voilà donc ces ouvriers congédiés. Mais, plus tard, lorsqu'on a besoin d'ouvriers pour remplir ces emplois vacants, au lieu de réintégrer les congédiés, on fait venir de nouveaux ouvriers, des amis politiques de ce contremaître ou quelques partisans du gouvernement au pouvoir. On ne considère pas cela comme un congédiement, car on ne saurait demander aux directeurs de garder des hommes à leur service, si l'on n'en a pas besoin.

M. LAPOINTE (Kamouraska): Je viens appuyer la demande formulée par l'honorable député de Westmorland (M. Copp), qui propose qu'on nomme des employés des chemins de fer de l'Etat, en qualité de membres de ce conseil. En ce moment, une commission nommée par le Gouvernement est à enquêter sur la situation industrielle; elle s'abouche avec les patrons et les employés dans les divers centres du Canada dans le but de savoir s'il ne serait pas possible de faire participer les employés à la gestion des industries d'intérêt privé au Canada. On reconnaît ainsi la légitimité du principe en jeu, et en pareille circonstance, ce principe devrait être consacré dans la loi en discussion, et il faudrait déclarer que les employés des chemins de fer de l'Etat devraient être représentés au conseil de direction de cette grande entreprise publique, les chemins de fer nationaux canadiens. Aujourd'hui, l'idée de faire participer les classes ouvrières à la gestion des industries est assez bien acceptée par tous ceux qui étudient les conditions industrielles dans les autres pays. En Angleterre, les grandes unions ouvrières demandent cette orientation vers le progrès. La fédération des mineurs de Grande-Bretagne demande que la direction des mines soit attribuée à un conseil de dix, dont cinq seraient nommés par les mineurs et les autres par l'Etat; or, étant donné que les mineurs ont l'appui de l'opinion publique en Angleterre, ils ont assez bonne chance d'obtenir ce qu'ils demandent. Aux Etats-Unis, la même idée est en vogue et, tout récemment, elle a reçu l'appui et l'adhésion d'une société aussi conservatrice que le conseil de guerre catholique national américain, dont le comité d'administration se compose de quatre évêques. Un journal aux idées avancées, "The Nation", de New-York, dans son numéro du 29 mars, dit à ce sujet :

> Les évêques ont fait une démarche courageuse, que l'on considérera un jour comme un des services les plus remarquables que le catholicisme ait récemment rendus en Amérique. La rareté des doctrines vraiment progressistes, depuis quelques mois, a marché de pair avec notre opportunisme invétéré, dans le champ de l'économie politique. Que quatre ministres du culte catholique aient donné au pays sur la question ouvrière une doctrine plus énergique, plus convaincante et mieux exprimée que celle présentée par le comité de restauration de la fédération américaine du travail, voilà un signe des temps.

Si je fais cette citation, c'est que je tiens à établir que l'idée en question est professée, non seulement par les radicaux et les socialistes, mais par tous ceux qui étudient la situation ouvrière dans tous les pays, et j'affirme qu'au Canada, il faut marcher avec les temps. Je propose en amendement, d'ajouter à l'article, les mots suivants :

> Au moins deux directeurs seront nommés sur la proposiion des employés des chemins de fer nationaux canadiens.

L'hon. M. FIELDING: L'honorable député veut-il suggérer une méthode qui permettrait aux employés de faire les nominations ?

M. CAHILL: Au moyen des fraternités ouvrières.

M. LAPOINTE (Kamouraska): En ce moment, il se trouve que j'habite un centre ouvrier où tous les employés de chemins de fer votent pour deux représentants au conseil des pensions et à la caisse d'assurance. Les employés des chemins de fer de l'Etat ont deux représentants à ces commissions.

L'hon. M. FIELDING: S'agit-il de toutes les catégories d'employés ?

M. LAPOINTE (Kamouraska): Il s'agit de toutes les classes. On pourrait facilement employer le même moyen pour choisir les représentants des employés au conseil de direction des chemins de fer nationaux.

L'hon. sir THOMAS WHITE: A mon avis, la proposition formulée par mon honorable ami, dans son amendement, est inacceptable en principe. La même remarque s'applique aux suggestions de l'honorable député de Queen-et-Shelburne (M. Fielding), touchant la nomination de soldats rapatriés, comme titulaires de la commission. Le Gouvernement est responsable envers le Parlement et envers le pays des

nominations au conseil de direction du réseau des chemins de fer nationaux canadiens. En faisant ces nominations, le gouvernement a, sous les yeux, toutes les classes de citoyens canadiens parmi lesquels il peut choisir, et il a le devoir de faire un choix qui donne les meilleurs résultats, au point de vue de l'administration de notre réseau de chemins de fer.

Cette question a été souvent discutée dans la Chambre et voici la position que j'ai toujours prise quand elle s'est présentée à propos de bills dont j'étais chargé: je n'établirai pas de différence au détriment d'un citoyen en faisant des nominations pour composer une commission gouvernementale. D'autre part je trouve qu'il est très peu à désirer d'introduire dans une loi une disposition spéciale enjoignant au Gouvernement de faire des nominations en choisissant parmi une classe de citoyens ou sur la recommandation d'un corps en dehors, parce que le Gouvernement est immédiatement responsable; il n'y a pas de responsabilité pour ceux que mon honorable ami voudrait voir choisir ces deux représentants dans le bureau de direction. Si nous adoptions la proposition de mon honorable ami, le Gouvernement devrait choisir les personnes présentées. A présent, le Gouvernement peut nommer des représentants ouvriers dans le bureau des directeurs s'il le juge à propos et s'il croit que ce soit de l'intérêt national de le faire, mais c'est bien différent d'accepter des noms mis en avant par une organisation étrangère au Gouvernement et nullemennt responsable—du moins au public du Canada dans le sens que le Gouvernement est responsable.

D'après moi, l'amendement de mon honorable ami doit être rejeté. Je ferai aussi remarquer, monsieur le président, qu'actuellement il y a une commission de guerre des chemins de fer, dans laquelle tous les employés des chemins de fer sont représentés et d'une façon très remarquable.

L'hon. M. LEMIEUX: C'est une commission temporaire.

L'hon. sir THOMAS WHITE: Oui, mais il est probable qu'elle continuera ses travaux.

L'hon. M. LEMIEUX: C'est une bonne commission.

L'hon. sir THOMAS WHITE: C'est une bonne commission et je n'ai jamais entendu aucune plainte des organisations ouvrières à propos de l'administration des chemins de fer de l'Etat.

[L'hon. sir Thomas White.]

L'hon. M. REID: Et c'est une commission qui satisfait beaucoup tous les chemins de fer.

(L'amendement est rejeté).

M. le PRESIDENT: L'article 1 est-il adopté?

M. CAHILL: Le premier ministre intérimaire dit, monsieur le président, que pour le choix des directeurs le Gouvernement a en vue toute la population du Canada mais il oublie que dans ce cas le Gouvernement n'a qu'un œil et que la seule population qu'il peut voir se compose des partisans du gouvernement d'union, comme il l'a montré par les nominations qu'il a faites. Quelques honorables députés de la droite ont loué le Gouvernement pour son excellent choix de directeurs et ils ont dit qu'ils s'attendaient à un succès pour les chemins de fer du Gouvernement et que le Gouvernement avait suivi la voie la plus sage. Si je m'en souviens bien, le ministre des Chemins de fer et Canaux a déclaré que parmi les directeurs qui avaient acquis de l'expérience dans les chemins de fer on avait nommé M. Hanna, M. Mitchell et M. Wood—trois ex-directeurs du Nord-Canadien. Le Gouvernement a dit à la Chambre et au pays que la compagnie n'avait pas réussi dans l'administration et l'exploitation du réseau du Nord-Canadien et que nous avions dû prendre la ligne à notre compte—et incidemment nous avons payé 10,800,000 piastres environ de plus que les commissaires avaient dit que nous devions payer. Ces messieurs doivent être les directeurs, les mêmes qui ont mis en faillite le réseau du Nord-Canadien et le rapport Drayton-Acworth dit que l'évaluation des recettes probables et des besoins de la ligne était en dessous de plusieurs millions. En obtenant des positions qui leur permettent de retirer directement leur argent du trésor public plutôt que par la route indirecte de Mackenzie et Mann et de leurs amis du Gouvernement, ces hommes se sont trouvés transformés en administrateurs experts de chemin de fer. L'honorable ministre dit qu'il n'est pas de l'intérêt public de donner des renseignements au sujet de l'exploitation de ce chemin de fer; il nous dit que c'est une machine politique hermétiquement fermée qui peut permettre de dépenser des millions par les amis des intérêts de Mackenzie et Mann et de ce Gouvernement ce qui me semble être absolument la même chose. Les honorables députés de la droite qui sont aveuglés par leur enthousiasme de nationalisation sont parfaitement consentant à laisser le Gou-

vernement dépenser des millions en extravagances pour l'avantage du Gouvernement et d'eux-mêmes, ce qui leur permettra incidemment par le moyen de l'administration gouvernementale de se trouver encore prochainement au pouvoir. Comment le Gouvernement espère-t-il convaincre quelqu'un qui cherche à obtenir un renseignement honnête, que ce n'est pas dans l'intérêt des représentants du peuple qui sont les véritables actionnaires, de nous faire connaître de qui nous achetons des traverses de chemins de fer et quel prix nous les payons et qui se charge des entreprises sur les prolongements, si les travaux sont faits par soumissions ou à l'entreprise ou par des travaux en régie comme pour le canal Welland en ce moment.

S'il insiste, comme il l'a fait hier soir, et prétend qu'il n'est pas dans l'intérêt public que le pays, qui est propriétaire de ce chemin de fer et qui fournit les fonds, obtienne des renseignements concernant ces dépenses, alors nos collègues de la droite doivent se rendre compte, bien qu'ils soient prêts à voter avec le Gouvernement sans s'occuper de leurs opinions, qu'il s'agit purement et simplement d'une institution politique tendant à l'unique fin de donner des places à leurs amis, de soutenir la mauvaise administration du Gouvernement et de lui permettre de se maintenir au pouvoir. Je le demande donc au ministre, peut-il nous dire en quoi il peut être contraire à l'intérêt public que le peuple canadien, le propriétaire de ces chemins de fer, sache quels sont ceux qui fournissent les traverses et l'outillage ou qui exécutent les travaux? On m'informe que ces travaux sont exécutés par la même bande qui a mis le pays en coupe réglée pendant des années et je n'ai pas le moindre doute par l'exactitude de mes renseignements.

L'hon. M. REID: Le Gouvernement n'a certainement pas l'intention de refuser au Parlement ni au pays tous les renseignements qui peuvent être publics. Ces renseignements, il va sans dire, ont été communiqués au public par le passé et ils le seront encore à l'avenir.

M. CAHILL: Alors, pourquoi refusez-vous de répondre à cette question?

L'hon. M. REID: Il y a toutefois certains détails concernant l'exploitation de ces voies ferrées qui ne peuvent être rendus publics.

M. CAHILL: Mais non les détails concernant l'achat des traverses.

L'hon. M. REID: Je donnerai à l'honorable député, la raison pour laquelle il faut que ces détails ne soient pas publics. Supposons qu'un député s'informe du volume d'affaires que fait chaque gare intermédiaire entre Ottawa et Toronto sur la ligne du chemin de fer de l'Etat. Si ces renseignements sont rendus publics n'importe quel agent voyageur du trafic du Pacifique-Canadien connaîtra l'importance des opérations du réseau à Cobourg, Port-Hope ou à n'importe quel autre endroit.

M. ROSS: Ces explications ne répondent pas à la question.

L'hon. M. REID: Vous placez entre les mains de vos concurrents des renseignements qui les mettront en mesure de faire obstacle au trafic légitime que vous obtenez. Voilà un cas.

M. ROSS: Ce n'est pas du tout la question. L'honorable député de Pontiac (M. Cahill) a posé une question spécifique. Pour quelle raison le ministre ne répond-il pas?

L'hon. M. REID: J'ai donné la raison qui me fait dire qu'il y a certains renseignements que nous devons garder secrets. L'honorable député de Pontiac affirme que la commission des chemins de fer nationaux du Canada adjuge des entreprises à la "même coterie", c'est-à-dire Mackenzie et Mann. Il tente de faire croire à la Chambre et au pays que la commission adjuge des entreprises à sir William Mackenzie et à sir Donald Mann et que ces derniers sont les directeurs de la Northern Construction Company. Or, il sait fort bien que Mackenzie et Mann de la Northern Construction Company ne sont ni sir William Mackenzie ni sir Donald Mann. Il est au fait que le nommé Mackenzie de la Northern Construction Company est Alexander Mackenzie et qu'il n'est nullement apparenté à sir William Mackenzie. Il sait fort bien aussi que M. Mann, qui fait partie de la Northern Construction Company, n'est pas sir Donald Mann, mais un neveu de ce dernier. Or, pour quelle raison n'est-il pas plus honnête que cela? Pourquoi essaie-t-il de faire naître l'idée que les directeurs de la compagnie des chemins de fer nationaux adjugent des entreprises à la même "vieille coterie", c'est-à-dire à sir William Mackenzie et à sir Donald Mann?

M. CAHILL: Et à leurs amis.

L'hon. M. REID: Sir William Mackenzie et sir Donald Mann ne sont pas et n'ont jamais été intéressés ni directement ni indirectement dans les affaires de la Northern Construction Company; ce n'est donc pas juste d'affirmer que Mackenzie et Mann sont les directeurs de la compagnie en ques-

tion et d'induire ainsi le public en erreur. Certes! puisque ces hommes ont formé une compagnie ils ont évidemment le droit de soumissionner pour des entreprises publiques aussi bien que n'importe quel autre particulier ou compagnie. Je le répète donc, l'affirmation qu'a faite l'honorable député, à savoir que les directeurs de la compagnie des chemins de fer nationaux du Canada adjugent des entreprises à la "même vieille coterie" de Mackenzie et Mann, est absolument inexacte.

M. CAHILL: Les seuls applaudissements soulignant les dénégations du ministre proviennent de l'honorable député de Toronto-Centre et de quelques autres députés de la province d'Ontario, qui ne connaissent pas les agissements de la Northern Construction Company.

M. SHEARD: Où se trouve le représentant de Toronto-Centre? L'honorable député peut-il le désigner?

M. CAHILL: Ils se dispersent tellement dès que l'on fait claquer le fouet qu'il m'est absolument impossible de dire où ils sont. J'ai voulu dire l'honorable député de Toronto-Sud (M. Sheard) et d'autres représentants de la province d'Ontario. Tous les députés de l'Ouest canadien sont au fait que la Northern Construction Company a construit pour ainsi dire toute la ligne du Nord-Canadien et que la coterie de Mackenzie et Mann en fait partie.

Quand on demande au ministre quel prix l'on a payé les dormants à la Northern Construction Company, il éprouve le besoin de se dérober et refuse tout simplement de répondre à la question. Pourquoi ce mutisme, s'il n'y a rien à cacher? Le ministre admet que si messieurs Mackenzie et Mann avaient formé une compagnie, ils avaient droit à des adjudications. Ceux qui conduisent les chemins de fer nationaux sont, nous a-t-il dit, des hommes qui ont passé vingt ans et plus avec messieurs Mackenzie et Mann. Je me souviens d'avoir vu, il y a plus de vingt ans, M. Hanna à la compagnie de chemin de fer du Nord-Canadien, alors qu'elle avait moins de deux cent milles de voies ferrées dans l'Ouest. On ne viendra pas me dire que des hommes intéressés à ces entreprises depuis leurs débuts ou presque, ne sont plus des amis de messieurs Mackenzie et Mann.

M. D. B. Hanna a combattu avec une extrême énergie la nationalisation des chemins de fer. Il l'a combattue quand siégeait, à Toronto, la commission d'arbitrage chargée d'établir la somme à payer pour des actions de nulle valeur. Il a combattu la nationalisation des voies ferrées il y a moins de deux mois, à Hamilton, et il persiste à la combattre. M. Hanna, M. Mitchell et M. Wood, aujourd'hui maîtres absolus du chemin, de l'assentiment, bien entendu, de messieurs Mackenzie et Mann et du ministre des Chemins de fer, sont ceux-là même qui ont toujours eu la haute main sur les affaires du Nord-Canadien.

Le ministre nous disait, cet après-midi, que tous ses fonctionnaires—c'est ainsi qu'il les désigne—sont des hommes intègres et sans reproche. Je n'en doute pas, mais qu'ont-ils à faire avec cette entreprise? C'est M. Hanna et ceux de l'exécutif qui dictent à ces hommes ce qu'ils ont à faire, et ils l'approuvent. Voici que nous laissons encore toute cette entreprise dans les mains de ceux qui, pendant des années, ont escamoté au pays des sommes folles. C'est là ce que personne ne saurait nier avec preuves à l'appui. Si c'étaient des hommes capables d'administrer un chemin de fer, ils auraient pu, avant de se mettre dans les mains du ministre des Chemins de fer, rendre lucrative l'entreprise qu'ils dirigeaient; mais ils n'ont pas su y réussir, et c'est pourquoi nous avons résisté à leurs demandes, soutenant qu'ils se montraient peu pratiques dans la construction et l'exploitation de leur réseau. Non seulement aujourd'hui nous leur ouvrons les bras, comme le dit le représentant de Springfield (M. Richardson) mais nous accueillons, en outre, les promoteurs de l'entreprise, ceux qui, pendant des années, ont puisé dans le trésor public. C'est à ces mêmes gens que nous adjugeons des fournitures. Ce sont là des choses auxquelles il est impossible d'échapper. Si elles sont fausses, pourquoi le ministre refuse-t-il le renseignement que nous lui demandons? Quand le ministre vient nous dire que le neveu de M. Mackenzie, que l'oncle de M. Mann, que la grand'mère ou quelque autre a des intérêts dans cette entreprise, à quoi cela nous mène-t-il? Nous savons que c'est toujours le même arrangement de famille, et nous voulons savoir combien de temps durera cet état de choses et combien d'argent il faut pour satisfaire ces gens. Mieux vaudrait les acheter en bloc et s'en débarrasser une fois pour toutes, charger ensuite de cette entreprise quelqu'un qui en assure le succès. Si le ministre refuse de nous dire à qui sont adjugées les fournitures du chemin de fer, de qui sont achetées les traverses ou autres matériaux et à quel prix, il doit s'attendre à de l'opposition de la part, au moins, de certains membres

du comité, sinon des dociles partisans du cabinet.

(L'article est adopté.)

Sur l'article 2 (durée des fonctions des directeurs).

M. KEEFER: Je crois que la 1re ligne n'est pas bien clairement rédigée, et je propose:

Que, dans la 25e ligne du projet de loi, les mots "d'année en année" soient retranchés et que les suivants y soient substitués: "d'une réunion annuelle à une autre, ou jusqu'à ce que leurs successeurs soient nommés."

Une des premières choses que l'on fait, à une réunion annuelle, c'est de nommer les directeurs; mais il arrive souvent, dans le cas d'une compagnie, que, pour une raison ou pour une autre, la chose est différée de deux ou trois jours, et vous seriez alors sans bureau de directeurs.

L'hon. M. FIELDING: A quoi vise-t-on? Est-il question de faire nommer les directeurs tous les ans?

M. KEEFER: Oui.

L'hon. M. FIELDING: J'avoue que les termes ne sont pas des mieux choisis. Il y a d'ailleurs un autre point. L'article porte que la réunion annuelle sera tenue le deuxième jeudi du mois d'avril de chaque année. C'est nous qui aurons à y assister. Nous savons ce que c'est qu'une réunion annuelle d'actionnaires, mais qui sont ceux que l'on y convoquera? Nous avons déjà une disposition pour la réunion des directeurs; on nous dit qu'ils se réuniront toutes les semaines. Il y a une autre idée. Un peu plus loin dans le bill, il est prescrit que, dans tous les cas où quelque chose doit être fait par les actionnaires, c'est le Gouverneur en conseil qui le fera.

Donc, les actionnaires et le Gouverneur en conseil ne feront qu'un, et cette réunion annuelle aura l'air d'être une réunion annuelle des membres de l'Exécutif. C'est là un simple point de rédaction que je me permets de signaler à l'honorable ministre. Il y a une objection beaucoup plus sérieuse à faire à cet article. Il y est dit que les directeurs rempliront toute vacance qui se produira. L'honorable ministre des Finances a fait remarquer, fort à propos, qu'il faudra respecter le pouvoir de l'Exécutif et que le Parlement devra tenir l'Exécutif responsable. Cependant l'article en question méconnaît ce pouvoir en décrétant que le conseil des directeurs se reconstituera de lui-même, parce qu'il remplira toute vacance survenant dans ses rangs, le Gouvernement se réservant d'infirmer sa décision. Je ne crois pas cette disposition bien sage. En effet, s'il est vrai que nous devions respecter le pouvoir du Gouverneur en conseil, ce devrait être à celui-ci de remplir les vacances qui se produiraient, et il ne devrait pas avoir non plus à demander pour cela aucune permission au conseil des directeurs.

L'hon. sir THOMAS WHITE: L'article 3 déclare que le Gouverneur en conseil pourra décider que la compagnie pourra posséder un capital divisé ou non divisé en actions, selon qu'elle le jugera à propos. Tout d'abord il n'y aurait pas d'actionnaires, et tant qu'il n'existera pas de capital-actions la réunion annuelle prévue par l'article 2 ne sera qu'une réunion de directeurs; mais je ne vois à cela aucune objection. Quand il sera créé un capital-actions, le seul actionnaire sera le ministre des Finances, et il le détiendra au nom de Sa Majesté. Ce sera à lui ou au Gouvernement qui l'y aura autorisé, de nommer un représentant pour assister à la réunion. Les directeurs seront aussi des actionnaires, de sorte que la réunion des actionnaires qui aura lieu lorsque le capital-actions aura été créé, s'il l'est jamais, comprendra les directeurs et le représentant ou procureur du ministre des Finances.

Pour ce qui est des vacances survenues au cours de l'année, la disposition ressemble à celle de la loi des compagnies, c'est-à-dire que s'il survient une vacance entre les réunions annuelles, elle pourra être remplie par les directeurs, parce qu'elle ne devra être que temporaire. La sauvegarde par rapport aux actionnaires consiste en ce que, à la réunion annuelle suivante, ils peuvent remplacer le directeur nommé par le conseil. Mon honorable ami a dit que le Gouvernement est entièrement responsable de la nomination. Il a raison; mais il voudra bien remarquer que d'après l'article 2, s'il survient une vacance les directeurs pourront, avec l'approbation du Gouverneur en conseil, la remplir en nommant un successeur. Au fond ce sera donc le gouvernement qui aura le pouvoir de faire la nomination. Pour moi, je ne vois pas d'objection à ce que l'on adopte l'avis exprimé par mon honorable ami et à ce qu'il soit décrété que les vacances seront remplies directement par le Gouverneur en conseil. Je suggère donc que l'on modifie l'article en biffant après le mot "se produit" les mots "les directeurs peuvent subordonnément à l'approbation du Gouverneur en conseil et qu'on les remplace par les mots "le Gouverneur en conseil devra".

L'hon. M. FIELDING: Si l'on ne doit pas disposer du bill ce soir même, je demanderai que l'on réserve cet article afin de le rédiger d'une façon plus conforme à la demande de mon honorable ami. Quand il s'agit d'une compagnie ordinaire, une vacance survenue au cours de l'année peut être remplie par le conseil parce qu'il n'est pas toujours facile de réunir les actionnaires. Mais comme, dans le présent cas, le Gouverneur en conseil est l'actionnaire et qu'il est beaucoup en évidence, il n'est peut-être pas nécessaire de suivre la coutume établie par rapport aux compagnies privées.

M. McMASTER: L'honorable député de Port-Arthur-et-Kenora m'a semblé vouloir dire que les directeurs devraient être nommés de nouveau tous les ans. Si, comme je le crois, j'ai bien compris sa proposition d'amendement, elle ne rend pas sa pensée en termes très clairs. En effet elle donne à entendre que les directeurs restent en fonction d'une réunion annuelle à l'autre, jusqu'à ce que leur successeur soit nommé ou jusqu'à ce qu'il soit destitué pour de bonnes raisons. Dans ce cas, je suggérerais que s'ils doivent être nommés de nouveau chaque année, la loi le dise en toutes lettres.

M. KEEFER: L'article 2 pourvoit à ce que la réunion annuelle ait lieu le deuxième jeudi d'avril. A une réunion annuelle, on commence par nommer les directeurs. Mais il arrive parfois que l'on prenne une couple de jours pour les nommer. Dans ce cas, il s'écoulerait un certain temps durant lequel il n'existerait pas de conseil de directeurs.

M. McMASTER: Il n'y a pas de divergence d'opinions entre l'honorable député et moi, mais je soumets que ni l'article, ni son amendement, n'établit clairement que le Gouverneur en conseil doit nommer de nouveaux directeurs tous les ans.

L'hon. M. FIELDING: Je suggère qu'après le débat le ministre réserve l'article et le fasse rédiger de nouveau, en se fondant sur les renseignements obtenus.

M. EDWARDS: Je crois que le mot "peut" dans la deuxième phrase vaut mieux que le mot "doit" et qu'il est plus en harmonie avec la phrase suivante.

M. le PRESIDENT: Je dois rappeler au comité que nous nous embrouillons en discutant deux amendements à la fois. J'ai prié le comité de réserver tout l'article, si c'est possible, ou de disposer ces amendements au fur et à mesure qu'ils se présentent.

[L'hon. sir Thomas White.]

M. CAHILL: Vu que le présent article influera sur d'autres, le ministre a-t-il l'intention de remplacer les directeurs actuels?

L'hon. M. REID: Je n'ai pas étudié la question. Je crois qu'avant peu nous prendrons probablement en main d'autres voies ferrées, et il faudra nécessairement opérer des changements dans le conseil d'administration.

M. CAHILL: Combien y a-t-il de directeurs?

L'hon. M. REID: Il y en a maintenant onze, en tout.

(L'article est réservé.)

Sur l'article 3 (capital social).

L'hon. M. LEMIEUX: Quel sera le capital social?

L'hon. M. REID: Nous ne savons pas combien il nous faut. Nous ne pouvons pas déterminer actuellement quel pourra être le capital social.

M. JACOBS: Je propose que tout l'article soit biffé.

L'hon. M. FIELDING: Quel serait l'objet de ce capital social?

L'hon. sir THOMAS WHITE: Cet article, qui décrète que le Gouverneur en conseil peut déclarer que la compagnie doit avoir un capital social, a été inséré dans le projet de loi pour répondre aux exigences d'une situation qui pourra se produire. J'avoue que je n'en vois pas la raison à l'heure qu'il est, mais il peut à tout moment se produire une situation qui rendrait opportune l'existence d'un capital social. Vu que toutes les actions appartiendront à l'Etat et que la compagnie peut faire des opérations sans capital aux termes de l'article 2, je suis d'avis de prime abord qu'un capital-actions n'est pas nécessaire, et je suggère au ministre et au comité de réserver l'article jusqu'à demain. Je n'ai pas pu l'examiner beaucoup de manière à me convaincre qu'il est nécessaire ou inutile.

(L'article est réservé.)

Sur l'article 4 (siège social).

M. JACOBS: Je propose que l'article soit modifié de manière à dire que le siège social de la compagnie sera dans la ville de Montréal, dans la province de Québec.

L'hon. sir THOMAS WHITE: Je croyais savoir que l'opposition prétendait qu'il ne devrait pas y avoir de politique dans cette affaire.

M. LAPOINTE (Kamouraska): J'appuie l'amendement du représentant de Georges-Etienne-Cartier (M. Jacobs). Le ministre déclare qu'il ne devrait pas y avoir de politique dans l'affaire, mais le simple choix de Toronto comme siège social des chemins de fer nationaux du Canada prouve qu'il y en a. Il suffit de jeter les yeux sur la carte des chemins de fer nationaux du Canada pour voir que Toronto n'est situé que le long du réseau. Qui a jamais vu une ville, ou une cité, située sur un embranchement de voies ferrées être choisie comme le quartier général de l'entreprise? Aux points de vue géographique, national, financier et autres, Montréal devrait être le point de convergence des chemins de fer du Canada, et le siège social devrait s'y trouver. Dès que le bruit a couru que le siège social des chemins de fer de l'Etat pourrait être à Montréal, une députation est venue de Toronto. Le "Globe" et le "Star", de Toronto, et tous les partisans de la nationalisation ont clamé que Toronto devrait être choisie comme siège social. Ils sont favorables à la nationalisation et hostiles aux ingérences politiques dans l'administration des chemins de fer, mais ils veulent que le siège social soit à Toronto. La population sait que Montréal est le centre naturel des voies ferrées et le meilleur endroit comme quartier général.

M. KEEFER: Je suis d'avis que le siège social devrait se trouver vers le milieu du réseau à l'endroit où les trois chemins de fer convergent. Par conséquent, je propose comme sous-amendement que Port-Arthur soit choisi comme siège social.

M. JACOBS: La raison qui me porte à suggérer Montréal comme siège principal, c'est que la compagnie du Pacifique-Canadien y a déjà son siège social de même que la compagnie du Grand-Tronc, qu'il est question de mettre bientôt sous la régie de l'Etat, si je comprends bien. La compagnie du Pacifique-Canadien a trouvé profit à diriger l'exploitation de son réseau de Montréal, et il en eût été probablement de même de la compagnie du Grand-Tronc, si elle n'eût eu à porter le fardeau de l'entreprise du Grand-Tronc-Pacifique. Montréal est l'aboutissant de la navigation maritime; c'est une ville pleine d'activité et tout à fait moderne. On ne saurait lancer des trains rapides d'une ville aussi retardataire que Toronto, et c'est une de mes raisons pour demander que le bureau-chef soit situé à Montréal. Le comité admettra, je crois, que nos directeurs, si capables et si habiles soient-ils, pourront apprendre quelque chose au contact des têtes dirigeantes du Pacifique-Canadien.

M. RICHARDSON: Si le Gouvernement fait l'acquisition du Grand-Tronc, comme il est probable, le réseau des chemins de fer nationaux sera si étendu qu'il deviendra nécessaire de décentraliser l'administration. Alors que Montréal pourrait fort bien être le centre des opérations financières, je propose, étant donné que l'Ouest renferme une si forte partie de ce réseau, que la ville de Winnipeg soit choisie comme centre de l'exploitation.

Des VOIX: Oh, oh !

M. RICHARDSON: Libre aux honorables membres de l'opposition de faire des gorges chaudes, mais s'ils prennent la peine d'étudier le parcours, ils reconnaîtront que, puisque l'Ouest renferme une si forte partie du réseau.

Une VOIX: Winnipeg se trouve maintenant sur la voie principale.

M. RICHARDSON: Sur la voie principale, au contraire de Toronto. Il importe que l'Ouest soit représenté dans l'administration de ce chemin de fer, et il faut choisir à cette fin, un endroit dans l'Ouest. Winnipeg me semble l'endroit tout indiqué. Ce n'est pas parce que j'y demeure que je suggère l'idée.

Des VOIX: Oh, non !

M. RICHARDSON: Ces honorables messieurs peuvent sourire, mais qu'ils consultent simplement le tracé du chemin de fer, pour voir le terrain qu'il couvre. Il sera plus difficile d'exploiter ce chemin de fer de Montréal que du centre même du continent.

L'hon. M. LEMIEUX: Gaspé serait l'endroit par excellence.

M. RICHARDSON: Si mon honorable ami est de cet avis, il n'a qu'à présenter une motion à cette fin.

M. SHEARD: Parce que je représente Toronto, je désire simplement faire observer qu'au milieu de la guerre, alors que le pays avait un besoin pressant de soldats, Toronto ne l'a cédé à aucune autre ville, dans l'effort déployé pour faire face à la situation. Nos amis de l'opposition s'intéressent vivement à la création d'emplois pour les anciens combattants, aussi bien qu'à d'autres questions qui les touchent de près. Qu'ils se rendent à Toronto, et ils y rencontreront actuellement plus de soldats que dans toute la province de Québec. Ils y trouveront un plus grand nombre de

soldats blessés; j'oserais affirmer qu'il y en a deux fois plus à Toronto que dans toute autre ville. Et pour ce qui est des contributions au fonds patriotique, je suis d'avis que Toronto a tenu passablement tête à Montréal. Dans son aide à la Croix-Rouge et dans tous les autres modes de participation à la grande guerre, qui ont fait et maintenu la réputation du Canada parmi les nations de l'univers, Toronto a fait sa part aussi bien que toute autre ville du Dominion.

S'il y a des avantages à réclamer dans l'administration de ce grand réseau de chemins de fer nationaux, j'estime que Toronto se recommande d'elle-même par l'habileté, l'énergie et les aptitudes qui la caractérisent dans les grandes entreprises. Pour soutenir les droits de la division électorale que je représente, il me suffit de citer ce qu'elle a accompli dans ce conflit titanesque.

M. FOURNIER: Bien que je demeure très loin de Montréal, je désire appuyer l'amendement qu'a proposé mon honorable ami de George-Etienne-Cartier (M. Jacobs), et pour plusieurs raisons. Tout d'abord, Montréal est le centre d'affaires du Dominion. Il s'en faut que je partage l'avis de l'honorable député de Toronto-Sud (M. Sheard). Un chemin de fer ne s'administre pas comme une société de la Croix-Rouge, pas plus que par des appels au patriotisme; ce sont les affaires qui gouvernent l'administration des chemins de fer, et il faut aller là où les affaires se font. Le bureau-chef des chemins de fer nationaux se trouve actuellement à Toronto, mais celui qui est chargé du trafic des voyageurs, M. H.-H. Melanson, autrefois attaché à l'Intercolonial, a son bureau à Montréal, parce que Montréal est le centre du trafic. On veut que le choix de l'endroit où sera situé le bureau-chef, se fasse par arrêté ministériel. Nous avons eu assez d'arrêtés ministériels. Montréal est le centre des affaires; Montréal est à la tête de la navigation; et, par conséquent, Montréal est l'endroit désigné pour le bureau-chef du chemin de fer. Je tiens à protester contre le choix d'une autre ville. Toronto est une ville magnifique; j'ai eu l'honneur et le plaisir de la visiter. Mais, Toronto ne sera jamais un grand centre de chemins de fer canadiens. Il faut aller à Montréal pour cela.

M. LAPOINTE (Montréal): Je désire appuyer l'amendement proposé par mon honorable ami de George-Etienne-Cartier.

Un DEPUTE: Trop tard; il est déjà appuyé.

[M. Sheard.]

M. LAPOINTE (Montréal): Ce n'est pas parce que je représente une des divisions de Montréal que je favorise le choix de cette dernière ville. Je ne ressemble pas à ces gens qui, lorsque la Chambre est saisie d'une question d'affaires, parlent de soldats, de nationalité, de la province de Québec ou de tout autre sujet. Au point de vue économique, il est à désirer que le siège soit fixé à Montréal. Les directeurs devront se rendre à Montréal très souvent afin de régler les questions d'affaires qui s'y accumulent. Si le siège est fixé à Montréal, ils n'auront pas à acquitter de frais de déplacement. Toutes les affaires se font à Montréal et les directeurs seront nécessairement obligés de venir à cette ville. Nous voyons de grands directeurs de chemins de fer se rendre à Montréal dans des wagons particuliers. Je propose à nos collègues d'épargner cette dépense en adoptant Montréal.

M. FOSTER (York-Est): Montréal n'est-il pas satisfait de ce qu'elle possède maintenant? Il a obtenu le siège social du Pacifique-Canadien et celui du Grand-Tronc, et voici que maintenant il veut posséder le bureau principal du National-Canadien. Certes, il devrait être satisfait, puisqu'il a gagné, au moins, deux manches de la partie. Cependant, il n'est pas encore rassasié. Commercialement et du point de vue de la navigation, de la richesse, de l'énergie des aptitudes et aussi parce qu'il est au centre du Canada, Toronto est l'endroit tout désigné pour posséder le bureau principal de ce réseau de chemin de fer. Toronto est de quelques centaines de milles plus près du centre du Dominion que Montréal, et c'est l'emplacement tout désigné pour une entreprise considérable. Toronto est la ville du Dominion et avant longtemps, il deviendra la ville la plus considérable du Canada. Nous nous organisons en vue d'un commerce d'exportation outre-mer dont Toronto sera la tête. Nous dépensons 20 millions de dollars pour fournir les avantages voulus à ces transports maritimes qui se rendront de Toronto, en passant par le canal de Welland jusqu'à la tête des Grands lacs, et même jusqu'au point qui devrait servir de centre au Nord-Canadien, s'il fallait en croire mon honorable ami.

Le montant du capital-actions possédé par les marchands de gros de Toronto l'emporte sur celui qu'on trouve dans aucun autre centre d'affaires du Canada, et du point de vue du commerce maritime, de la finance, des affaires et de tout ce qu'il faut pour établir une grande institution, Toronto est l'endroit idéal.

Voilà ce qu'on doit avouer. Je n'ai pas entendu de raison valable à l'appui de la prétention que ce bureau principal devrait se trouver à Montréal. Nulle localité ne lui convient mieux que Toronto. Nous aurons le Grand-Tronc avant longtemps et cela nous fournira un motif pour murmurer.

M. POWER: Sans vouloir prendre par trop le temps de la Chambre pour discuter ce sujet, je dirai qu'à mon avis, la ville traversée par toutes ces voies ferrées devrait posséder le bureau principal du réseau. Si j'en crois le renseignement que des personnes bien informées me communiquent, je dirai que Toronto n'est traversé que par une ligne secondaire. Montréal a l'Intercolonial et le Nord-Canadien. Je crois que Winnipeg possède le Nord-Canadien, le Grand-Tronc-Pacifique et l'Intercolonial, mais Québec a tous ces réseaux.

M. FOSTER (York-Est): Il a des lignes secondaires.

M. POWER: Il existe donc un motif puissant qui nous engage à favoriser l'établissement du bureau central à Québec, et c'est là-dessus que j'appelle humblement l'attention du comité.

M. le PRESIDENT: Le comité est-il prêt à se prononcer sur la question?

L'hon. M. MACLEAN: J'aimerais à dire un mot. Je ne crois pas que le député de Port-Arthur-et-Kenora (M. Keefer) était sérieux lorsqu'il a proposé son sous-amendement. Je ne pense pas qu'il soit juste de demander à la Chambre de désigner la ville qui servira de siège social du réseau national. A mon sens, les deux amendements devraient être retirés. Je crois que l'auteur du premier l'a proposé dans l'intention d'animer durant quelques instants la procédure de la Chambre. . .(Protestations). . .et j'espérais qu'il finirait par retirer sa proposition. Cette compagnie devrait avoir le même droit que toute autre compagnie de choisir son siège social. La compagnie peut décider elle-même où elle établira son bureau principal.

M. BUREAU: Ce choix sera fait par le bureau de direction?

L'hon. M. MACLEAN: Par le bureau des directeurs. On n'a pas le droit de demander au Parlement de fixer le siège de la compagnie.

M. BUREAU: Pourquoi pas?

L'hon. M. MACLEAN: Il n'y a aucun avantage à fixer le bureau principal à Toronto ou à Montréal.

On peut donner de très bonnes raisons pour que ce ne soit ni dans l'une ni dans l'autre. Il pourra très bien se faire, et il se fera peut-être un jour que le siège social ne soit dans aucune de ces deux villes; mais cela ne diminuera en rien le volume d'affaires dont elles doivent profiter du fait de l'existence de ce réseau. Il me semble que Montréal et Toronto sont bien représentés dans le bureau de direction et qu'elles devraient être satisfaites de l'avantage qui leur est fourni par cette représentation. Je prétends que ces deux amendements devraient être retirés et que le comité ne devrait pas être obligé de désigner dans ce projet de loi l'endroit où devra être situé le siège social de la compagnie.

M. FOSTER (York-Est): Que l'on retire les amendements et que l'on choisisse Toronto.

L'hon. M. MACLEAN: On peut laisser le choix aux directeurs de la compagnie.

M. BUREAU: L'honorable ministre voudrait-il nous indiquer les raisons pour lesquelles on ne devrait pas indiquer dans le projet de loi l'endroit où sera situé le siège social?

L'hon. M. MACLEAN: Cela susciterait, sans raison, un débat qui ne servirait à rien.

M. BUREAU: On le fait toujours.

L'hon. M. MACLEAN: Si le siège social est installé à Montréal, il ne s'ensuit pas nécessairement que cette ville profitera d'une plus grande circulation. Une compagnie place souvent son siège social dans un endroit très éloigné de son centre d'affaires.

M. BUREAU: Qui décide l'emplacement du siège social?

L'hon. M. MACLEAN: Cela peut être aussi bien Trois-Rivières que Montréal.

M. BUREAU: Nous n'en avons pas besoin.

L'hon. M. MACLEAN: Je crois que les deux amendements devraient être retirés. Sinon le comité devrait les rejeter.

M. KEEFER: Je désire retirer le mien. Je l'ai présenté en plaisantant, pensant que je dirais un mot en faveur de ma propre ville, dont je suis très fier.

(Le sous-amendement est retiré).

M. TOBIN: L'article 4 du bill dit que le siège social de la compagnie sera à tel endroit du Canada que le Gouverneur en

conseil pourra, de temps à autre, déterminer. Donc c'est le Gouverneur en conseil et non le bureau de direction qui choisira l'endroit où sera situé le siège social.

L'hon. M. MACLEAN: Si c'est le Gouvernement c'est encore mieux.

M. TOBIN: Mais le ministre a déclaré que c'était le bureau de direction qui devait faire le choix. Si c'est le cas, ce sera satisfaisant.

L'hon. sir THOMAS WHITE: Nous n'avons aucune objection à ce que l'amendement soit mis aux voix; mais je ferai remarquer que comme la désignation de l'endroit ne sera probablement pas bien vu du comité, les députés qui insistent pour qu'un choix soit fait ici ne rendent pas service à leur ville favorite en exigeant un vote. Il me semble que l'endroit où devra être situé le siège social pourra être de temps à autre, comme il est dit dans le bill, déterminé par le Gouverneur en conseil, c'est-à-dire par le Gouvernement, qui est responsable envers le Parlement. Si le Gouvernement se trouve à agir contrairement au désir du Parlement, celui-ci a l'autorité voulue pour y remédier. Toutefois, je n'ai pas d'objection à ce que l'on soumette la proposition aux voix.

M. BUREAU: D'après le projet de loi modèle que l'on doit suivre chaque fois qu'une demande est faite au Parlement pour l'autorisation d'une compagnie de chemin de fer, on doit mentionner l'endroit où se trouvera le siège social. Par conséquent je ne vois pas pourquoi nous ne pouvons pas en faire autant dans ce cas-ci. Placez-le à Toronto, à Moncton, à Winnipeg ou ailleurs. Nous devons procéder conformément à la loi générale des chemins de fer, et les directeurs pourront changer l'endroit en avisant la commission des chemins de fer. Je ne vois pas pourquoi nous ferions une exception dans cette circonstance et que nous laisserions au Gouverneur en conseil le soin de choisir l'endroit où devra se trouver le siège social. Si les directeurs jugent à propos de le changer plus tard, qu'ils le fassent; mais vraiment, suivons la procédure qui a été établie. Il semble que le ministre craint que si un vote était pris maintenant, cela pourrait déplaire aux électeurs de certains députés qui représentent des centres importants. Il semble que le Gouvernement a peur que la désignation de l'emplacement du siège social dans le bill, soulève des critiques. Si nous voulons essayer de modeler autant que possible notre réseau sur les réseaux particuliers, pourquoi ne pas suivre la procédure énoncée dans le bill modèle des chemins de fer? Que le Gouvernement se prononce et nous partagerons sa responsabilité.

Qu'il choisisse, à son gré, Toronto, Winnipeg ou toute autre localité.

L'hon. M. MACLEAN: Les lois du Parlement, qui constituent civilement les compagnies de chemins de fer contiennent-elles une disposition relative au choix du siège social?

M. BUREAU: Certainement.

L'hon. M. MACLEAN: J'en doute fort.

M. BUREAU: C'est certainement la coutume suivie.

L'hon. M. MACLEAN: Il peut en être ainsi quelquefois, mais pas toujours.

M. BUREAU: La procédure est tout indiquée dans le bill de chemin de fer qui sert de type, et l'on nous demandera où se trouvera le bureau principal, si vous adressez une requête en vue d'obtenir une charte de constitution civile pour une compagnie de chemin de fer.

L'hon. sir THOMAS WHITE: N'incombe-t-il pas à ceux qui demandent la constitution civile d'une compagnie de chemin de fer d'insérer dans le bill qu'ils soumettent le nom de la ville où ils veulent que soit fixé le siège social de la compagnie?

M. BUREAU: Certainement.

L'hon. sir THOMAS WHITE: Alors ce cas est absolument identique; le seul actionnaire de la compagnie est le Gouvernement fédéral.

M. BUREAU: Du tout, c'est le peuple représenté par le Parlement.

L'hon. sir THOMAS WHITE: Le Gouvernement fédéral est l'actionnaire dans ce cas.

M. BUREAU: Comme fidéicommissaire pour l'Etat.

L'hon. sir THOMAS WHITE: Mon honorable ami confond, si je puis ainsi parler, le Gouvernement et le Parlement. Ce sont deux êtres différents. Le Gouvernement a sa responsabilité et ses fonctions et le Parlement a lui aussi sa responsabilité et ses devoirs. Mais dans le cas qui nous occupe, l'analogie est absolument complète—le Gouvernement fédéral est le seul actionnaire. Il soumet à la Chambre un bill et il demande au Parlement d'appuyer ce projet de loi. L'endroit où se trouvera le bureau principal est-il désigné? Dans ce cas, le Gouvernement gagnera son point en obte-

nant la majorité des votes des membres de cette Chambre. Si cette désignation manque—et c'est le cas ici—la question reste ouverte. J'estime qu'on devrait laisser ce point en suspens, pour la raison que la situation des chemins de fer de l'Etat est susceptible de changement.

Avant 1917, nous avions l'Intercolonial et aussi le Transcontinental, de Moncton à Winnipeg; nous avons acquis alors le réseau du Nord-Canadien avec son bureau principal à Toronto; nous avons maintenant le Grand-Tronc-Pacifique en liquidation, et des négociations se poursuivent avec la compagnie du chemin de fer du Grand-Tronc. La situation est changeante et cela est, à mon avis, une raison bien forte en faveur de l'article en discussion.

La situation peut se modifier encore plus dans l'avenir, bien que personne ne puisse prévoir ce qui se produira. Le principe de la responsabilité est ici. Si le Gouvernement désire désigner la ville où le siège social devra être établi, il s'adressera à la Chambre et demandera au Parlement de se rallier à son choix. Si le Parlement refuse son approbation, au point de vue de la Constitution, les choses en seront au point que mon honorable ami sait. D'autre part, le Gouvernement dépose un bill dans lequel il stipule que le Gouverneur général, siégeant en conseil de ses ministres, peut en tout temps choisir la localité où se trouvera le bureau principal de la compagnie. Si le choix du Gouvernement tombe sur une localité qui ne plaît pas au Parlement, il va sans dire que ce dernier a le remède à sa portée; mais je fais observer que la responsabilité doit être attribuée au Gouvernement et que la localité devrait être celle que le Gouvernement désignera.

M. BUREAU: Je ne puis partager cette manière de voir. Si la localité nommée dans le bill était désignée pour toujours comme siège social de la compagnie, la raison invoquée par le premier ministre intérimaire vaudrait, et je n'y trouverais pas à redire, mais la loi des chemins de fer accorde non pas au Gouverneur en conseil privé, mais aux directeurs—et j'estime que c'est à bon droit—le pouvoir de changer le siège social en tout temps, pourvu que le bureau avertisse la commission des chemins de fer et qu'il publie les avis requis dans la "Gazette du Canada". Mais dans chaque bill soumis à la Chambre jusqu'ici et dans le bill modèle, la localité est désignée. Je me demande pourquoi le Gouverneur, siégeant en conseil privé, enlèverait aux directeurs le pouvoir que la loi des chemins de fer leur confère.

L'hon. M. MEIGHEN: Je crois que la mémoire de l'honorable député est en défaut. La loi des chemins de fer ne stipule pas que les directeurs peuvent changer l'emplacement du bureau principal fixé par le Parlement. Ce que l'honorable député a en vue se trouve dans la loi des compagnies qui, si je ne me trompe, contient une disposition dans ce sens.

M. BUREAU: Je puis faire erreur, mais je ne le crois pas. Je vérifierai tout cela.

L'hon. M. MEIGHEN: Il semble très clair que si cette loi du Parlement devait fixer la localité, les directeurs ne pourraient plus changer celle-ci. Dans cette loi, le Parlement accorde au Gouvernement le pouvoir de fixer le siège social et du moment que celui-ci est choisi, les directeurs ne peuvent la changer. Voilà comment, je pense, on doit interpréter le bill, sous ce rapport.

L'hon. M. FIELDING: Si le bill décidait que le siège de la compagnie doit être à Toronto et si l'amendement disait Montréal, nous serions dans une situation plutôt embarrassante. Je pense que dans ce cas j'aurais un "léger penchant pour Biddy"—Biddy étant Montréal—mais je trouve que le principe que le Gouverneur en conseil devrait avoir le pouvoir de fixer l'emplacement du siège de la compagnie est juste et raisonnable. Je puis dire à mon honorable ami que ce Gouvernement ne restera pas toujours au pouvoir et s'il ne résout pas cette question avec sagesse un autre gouvernement pourra faire un changement. Géographiquement, l'honorable député de Springfield (M. Richardson) a présenté le meilleur argument, parce qu'un coup d'œil jeté sur la carte montrera qu'en tenant compte de l'étendue de territoire que dessert ce réseau, Winnipeg est l'endroit le plus central. Le choix ne devrait pas être définitif maintenant et bien que j'ai une préférence pour Montréal, je suis d'avis qu'il est juste et raisonnable de laisser le choix au Gouverneur en conseil.

M. LEGER: Pour régler le différend entre Montréal et Toronto, je suggérerai au comité que Moncton, dans la province du Nouveau-Brunswick soit le siège du bureau chef. En réalité, c'est là qu'il a été établi il y a un demi siècle, à l'époque de la construction de l'Intercolonial et le bureau ne devrait pas être transféré aussi loin que Toronto ou Montréal. Il me semble que c'est intervenir dans le choix fait à l'époque de la Confédération et pour régler la

grande difficulté entre Montréal et Toronto, il me semble qu'on ne devrait pas négliger le centre réel des chemins de fer à Moncton. On ne devrait certainement pas envoyer à Toronto les employés les plus importants. Il est vrai que la situation du chemin de fer a bien changé depuis le temps ou l'Intercolonial a été construit, mais il me semble qu'on pourrait s'arranger pour laisser le plus fort noyau du personnel de l'ancien Intercolonial, dans la ville de Moncton où les bureaux de ce réseau de chemin de fer ont été fondés il y a un demi-siècle.

M. BUREAU: Monsieur le président, je n'ai pas pu me procurer la loi des chemins de fer, mais je prend le nouveau bill codifiant et amendant la loi des chemins de fer à l'article 73.

Le siège de la compagnie doit être établie à l'endroit désigné dans la loi spéciale; mais la compagnie peut, à discrétion, par un règlement, transporter son siège à tout autre endroit du Canada. Toutefois, avis de ce changement doit être donné au secrétaire de la commission.

L'hon. M. REID: Vous lirez le nouveau bill.

M. BUREAU: Oui. C'est la même chose dans l'ancienne loi; cela n'a pas été modifié.

L'hon. M. MACLEAN: L'article que vient de lire mon honorable ami est analogue à celui que nous examinons. Si une compagnie est formée en corporation par une loi, la loi peut très bien désigner. . . .

M. BUREAU: Elle le fait toujours.

L'hon. M. MACLEAN: . . .le siège de la compagnie; mais elle donne aussi aux directeurs ou aux actionnaires de la compagnie le pouvoir de changer ce siège à discrétion, ce qui est en réalité ce que demande ce bill.

M. BUREAU: C'est absolument le contraire. Vous dites dans le premier article que vous autorisez cette compagnie; et ces directeurs que vous nommez sont la compagnie, n'est-il pas vrai? L'objet est de former une compagnie pour exploiter le chemin de fer. Ce sont eux qui ont le droit de changer le siège même en prenant l'argument de mon honorable ami. La compagnie n'est pas le Gouverneur en conseil, la compagnie est le corps qui sera formé par ce bill que nous étudions maintenant. Par conséquent elle a le pouvoir de changer le siège quand il lui plaît.

L'amendement (M. Jacobs) est rejeté.

M. le PRESIDENT: L'article 4 est-il adopté?

[M. Léger.]

M. BUREAU: Avant son adoption je veux demander la permission de lire la loi des chemins de fer telle qu'elle existe maintenant. Je ne veux pas passer pour inexact:

Le siège de la compagnie doit être établi à l'endroit désigné dans la loi spéciale; mais la compagnie peut, à discrétion, par un règlement, transporter son siège à tout autre endroit du Canada. Toutefois, avis de ce changement doit être donné au secrétaire de la commission.

Absolument la même chose.

M. McKENZIE: Qui est la compagnie dans ce cas? Est-ce le Gouverneur en conseil ou sont-ce les directeurs?

L'hon. M. MEIGHEN: L'article 1er dit:

Le Gouverneur en conseil peut nommer telles personnes, au nombre d'au moins cinq ou d'au plus quinze, qu'il peut juger à propos, pour agir en qualité de directeurs de la compagnie constituée par les présentes en corporation, et, dès que pareille nomination est faite, les personnes ainsi désignées et leurs successeurs, et telles autres personnes que le Gouverneur en conseil peut, de temps à autre, nommer à titre de directeurs, doivent être et sont par les présentes constituées en corporation comme compagnie, sous le nom de "Canadian National Railway Company", ci-après dénommée "la Compagnie". Il n'est pas nécessaire de posséder d'action pour être directeur.

L'article est adopté:

Sur l'article 5 (rémunération des directeurs).

L'hon. M. FIELDING: Les directeurs peuvent être rémunérés par la compagnie, mais les directeurs et la compagnie ne font qu'un. Cela équivaut à dire que les directeurs pourront se payer eux-mêmes. A mon avis, la rédaction est défectueuse.

L'hon. M. MEIGHEN: C'est la seule façon de rédiger cet article, à mon avis. La compagnie verse les fonds, mais les directeurs en décidant en tant que compagnie la rémunération qu'ils toucheront sont soumis à l'autorité et à la surveillance du Gouverneur en conseil.

M. KEEFER: Je propose pour l'article en discussion le texte suivant: "peuvent recevoir, sur les fonds de la compagnie les sommes" et ecetera.

M. McMASTER: Si la compagnie a une carrière financière aussi brillante que le Nord-Canadien et l'Intercolonial il peut se faire qu'il n'y ait plus de fonds à un moment donné pour acquitter les traitements des directeurs; ainsi, la proposition de l'honorable député de Port-Arthur-et-Kenora (M. Keefer) peut être dangereuse.

M. BUREAU: Est-ce que le Gouvernement s'oppose d'une façon particulière à ce

que le bill spécifie les traitements que recevront les directeurs et le président? On le fait bien dans le cas de la Commission des chemins de fer, de la Commission du service civil et des juges de la cour supérieure ainsi que des autres tribunaux dont les traitements sont payés par le Gouvernement fédéral. Dans le cas qui nous occupe, pourquoi le Parlement laisserait-il au Gouvernement le soin de fixer les appointements du président?

L'hon. M. MEIGHEN: Le nombre des directeurs peut aller de cinq à quinze pour les raisons qu'ont clairement exposées le ministre des Chemins de fer et le ministre des Finances. Le nombre des directeurs dépendra non seulement de l'étendue du réseau, mais aussi de ce qui sera jugé le plus commode pour l'administration des différentes voies ferrées. Le chiffre des appointements dépendra aussi, jusqu'à un certain point du moins, des hommes qui constitueront le conseil d'administration. De plus, cette question sera un facteur très important relativement au nombre des fonctionnaires à nommer.

Les vices présidents seront en même temps des fonctionnaires de la compagnie et ils recevront des traitements en conséquence. A mon avis, il n'est guère possible de fixer le chiffre des appointements des directeurs tant que nous ne sauront pas le nombre des membres qui constitueront le conseil d'administration.

M. BUREAU: Est-ce que le Parlement ne pourrait pas fixer le traitement du président du bureau de direction? Je ne vois pas pour quelle raison il recevrait des appointements plus élevés, si le conseil d'administration se compose de huit ou neuf directeurs, au lieu de six ou sept.

Si les administrateurs des chemins de fer nationaux du Canada veulent que l'entreprise réussisse, ils devront consacrer tout leur temps à la tache qu'ils auront assumée; je soutiens donc que les traitements accordés à ces directeurs devraient être fixés par le Parlement.

L'hon. M. MACLEAN: Ce serait une procédure sortant de l'ordinaire, si le Parlement décrétait dans un statut quel sera le traitement d'un président. On pourrait peut-être fixer le chiffre des appointements à verser au président actuel, mais s'il donnait sa démission demain, le Gouvernement se verrait peut-être dans l'impossibilité de lui nommer un remplaçant qui consentirait à accepter la situation au même traitement; or, dans ce cas, le statut empêcherait la nomination d'un autre président. La loi devrait laisser une certaine latitude au Gouvernement pour fixer le nombre des directeurs et la rémunération qu'ils recevront. Dans un an d'ici, lorsque nous aurons acquis une certaine expérience dans l'administration des chemins de fer nationaux par une commission, nous constaterons peut-être qu'il serait sage de ramener le nombre des directeurs à trois; il est possible, toutefois, qu'il faudrait trois experts en matière de chemins de fer, et dans ce cas, il serait nécessaire de leur accorder des appointements très élevés. Donc, à mon avis, la Chambre ferait bien de ne pas modifier le texte de l'article et de l'adopter tel quel.

Il n'est pas désirable que le statut fixe définitivement le nombre des directeurs, mais il serait regrettable qu'il stipule la rémunération qu'ils devront toucher. Lorsqu'une compagnie est formée, il n'est pas à ma connaissance que l'on fixe dès le début la rémunération que toucheront les directeurs. Nous sommes à constituer une compagnie à l'heure qu'il est. On adopte toujours un règlement ou une résolution lorsqu'il s'agit de fixer les appointements des directeurs.

M. LAPOINTE (Kamouraska): Je ne partage pas l'opinion de l'honorable député de Trois-Rivières (M. Bureau). A mon avis, on ne devrait pas fixer le chiffre des appointements que toucheront les directeurs et particulièrement le président. Dans le cours de l'année dernière, nous avons eu un exemple remarquable à ce sujet. M. McAdoo, l'ex-directeur des chemins de fer des Etats-Unis, a abandonné ses fonctions officielles pour se mettre au service de Mary Pickford et de Charlie Chaplin, parce que ces deux étoiles du cinéma étaient en mesure de lui assurer un traitement bien plus élevé que les Etats-Unis d'Amérique. Le Canada, à mon sens, ne devrait pas se placer dans une situation telle qu'il ne fût pas en mesure de soutenir la concurrence d'une entreprise particulière le jour où il voudrait conserver un administrateur de premier ordre à la tête de notre réseau de chemins de fer nationaux.

M. LAPOINTE (Montréal): Je diffère d'opinion avec mon honorable ami de Kamouraska. M. McAdoo recevait des appointements annuels de $10,000 et je suppose que le gouvernement des Etats-Unis l'a rempacé par un bon administrateur aux mêmes appointements. C'est un fait notoire que les compagnies de chemins de fer versent à leurs présidents et directeurs des sommes fabuleuses.

Chacun sait que le président du Pacifique-Canadien touche $70,000 par année et que les directeurs sont payés en proportion. Si le traitement du président et des directeurs de la commission des chemins de fer nationaux du Canada n'est pas arrêté dans cette loi, n'est-il pas à craindre que le cabinet ne leur assigne une rétribution extraordinaire. Je suggérerais, en conséquence, d'établir un maximum et un minimum, de manière à ne pouvoir payer à personne une somme excessive, quelle que soit sa capacité. Cela est d'autant plus nécessaire que, dans le premier article, nous ne disons pas que ces hommes consacreront tout leur temps à l'entreprise. Ils peuvent continuer à exercer la profession d'avocat, à poursuivre leurs occupations d'entrepreneurs, à faire ce qu'il leur plaira, sans laisser de toucher le traitement que le Gouvernement leur assigne.

M. BUREAU: Je ne veux pas passer pour trouver à redire, mais j'aimerais à savoir quelle raison particulière on a de ne point faire mention du traitement du président et des directeurs de cette compagnie. Celui de tous les autres fonctionnaires de l'Etat—de la commission des chemins de fer ou de celle du service civil par exemple—est connu; mais on n'a rien dit des raisons que l'on peut avoir pour ne pas nous renseigner sur le traitement des fonctionnaires de ce réseau.

M. CAHILL: Que payons-nous aux directeurs qui administrent le réseau dans le moment?

L'hon. M. REID: 2,000 piastres par année, je crois. Ce renseignement a été donné l'autre jour.

M. CAHILL: Combien touche le président du réseau?

L'hon. M. REID: Je ne saurais dire combien il a comme président et gérant général; mais, comme directeur, il reçoit 2,000 piastres par année.

M. BUREAU: Combien comme gérant?

L'hon. M. REID: Je l'ignore.

M. CAHILL: Le ministre des Chemins de fer et le Gouvernement doivent savoir, à coup sûr, combien ils payent le gérant. Il est inconcevable que nos deniers passent ainsi par les mains du ministre des Chemins de fer sans qu'il sache ce qu'il en fait. Il doit sûrement être en mesure de répondre à cette question, s'il le veut bien.

L'hon. M. REID: J'ai dit que, comme directeur, il touche un traitement de 2,000 piastres par année. Avant d'être fait président, il occupait la charge de vice-président. Je m'informerai du traitement qu'il touche en qualité de gérant général.

M. COPP: Qui est-ce qui pourvoit aux traitements des directeurs actuels?

L'hon. M. REID: La compagnie de chemins de fer du Nord-Canadien.

M. COPP: Est-ce que les directeurs arrêtent eux-mêmes le chiffre de leur traitement?

L'hon. M. REID: Le traitement des directeurs du chemin de fer du Nord-Canadien a été fixé à 2,000 piastres par un règlement, depuis plusieurs années, je crois.

M. COPP: Les directeurs actuels ne sont pas là depuis plusieurs années.

L'hon. M. REID: J'ai dit ce que le traitement des directeurs du Nord-Canadien était depuis plusieurs années de 2,000 piastres, et les directeurs actuels n'ont fait que continuer à toucher le même traitement.

M. McMASTER: Je crois savoir que M. Hanna est l'homme qui a charge de la compagnie de chemin de fer du Nord-Canadien, dont le gouvernement de ce pays, qui représente le peuple, a acquis les actions il y a environ un an, au prix d'un peu plus de dix millions. Nous avons dans la Chambre aujourd'hui le ministre des Chemins de fer, le ministre intérimaire de la Justice, le premier ministre intérimaire et en même temps ministre des Finances, le ministre d'Halifax (M. Maclean), qui est le chef de services si nombreux que je ne saurais me les rappeler tous; le ministre des Travaux publics, le ministre de la Milice et de la Défense, le secrétaire d'Etat et des sous-secrétaires trop nombreux à mentionner. Dois-je penser que, parmi tous ces hommes, il n'en est pas un qui soit capable de dire aux représentants du peuple combien des fonds publics il est donné à M. Hanna annuellement pour l'administration de ce réseau, qui appartient au pays? Quelle est la somme totale versée à M. Hanna? La chose est sûrement connue des divers chefs de département dont la présence nous est si agréable ce soir.

L'hon. M. MACLEAN: Il peut paraître étrange que le ministre des Chemins de fer ne sache point quel traitement touche le gérant général, mais c'est une remarque qui, à mon sens, ne peut s'appliquer aux autres ministres. Je conçois parfaitement que le ministre des Chemins de fer puisse ne pas connaître le chiffre de ce traitement de façon assez précise pour qu'il se soucie de

répondre à la question sur l'heure. Je suppose bien que le gérant général touche un traitement convenable, et je l'espère.

Cependant, nous nous occupons maintenant du traitement accordé aux directeurs, et le ministre des Chemins de fer a dit qu'ils reçoivent 2,000 piastres par année. Je présume qu'en cela nous nous conformons tout simplement au précédent établi il y a quelques années, c'est-à-dire à l'époque où le Gouvernement a nommé des directeurs après avoir obtenu la propriété de 40 p. 100 des actions du Nord-Canadien. Je me souviens que le Gouvernement avait attribué alors 2,000 piastres aux directeurs qu'il avait nommés, et il leur a, sans doute, continué ce traitement destiné, si je ne me trompe, à défrayer les dépenses qu'ils étaient obligés de faire pour assister aux réunions, ou peut-être certaines autres dépenses. L'honorable député de Brome (M. McMaster) pourra obtenir demain des renseignements précis sur ce point.

M. McMASTER: Je puis me tromper, mais il me semble que si le ministre des Chemins de fer s'adressait à son voisin de gauche, il pourrait obtenir ces renseignements dès à présent, et les fournir à la Chambre.

L'hon. M. MACLEAN: J'allais faire observer qu'une assez bonne preuve que la politique est bannie de l'administration du réseau, c'est que le ministre ignore quel est le traitement du gérant général.

M. McMASTER: Il ne faut pas confondre l'intervention avec le manque absolu de renseignements. Je crois vraiment que le ministre des Chemins de fer sait quel traitement le gérant général de ce grand réseau touche par année. S'il l'ignore, il ne me conviendrait pas de caractériser un tel état d'ignorance de la part d'un homme qui est préposé à la direction d'un des ministères les plus importants.

L'hon. M. REID: Je ne veux pas faire de déclarations avant d'être certain des faits. J'ai déjà promis de me procurer les renseignements, et mon voisin de gauche n'est pas en état de me les fournir; s'il l'était, je serais très heureux de les obtenir de lui et de les fournir à mon tour.

M. BUREAU: Le Parlement a droit à certains égards de la part du Gouvernement et des ministres. Le premier ministre intérimaire a déclaré, cet après-midi, qu'en formant cette compagnie, on se proposait de couronner de succès l'exploitation des chemins de fer canadiens et que, dans ce but, il était nécessaire de se procurer les hommes les plus compétents. Un homme d'une intelligence ordinaire croirait-il que ces directeurs vont consacrer le meilleur de leur habileté à l'exploitation de ce réseau, pour 2,000 piastres par année, quand les camionneurs de Montréal se mettent aujourd'hui en grève pour obtenir 1,560 par année? Parler de la sorte à la Chambre c'est faire preuve d'un manque d'égards pour le Parlement ou pour ceux qui se sont informés du chiffre de ces traitements.

Nous voulons scruter cette question à fond. Ou les directeurs occupent d'autres positions dans la compagnie et ils en retirent des émoluments, ou bien ils n'en occupent pas. S'ils touchent seulement 2,000 piastres à titre de directeurs on ne saurait s'attendre qu'ils consacrent toute leur habileté ni une grande partie de leur temps à la compagnie, pour le bien du pays. Si, d'un autre côté, ils occupent d'autres positions, comme celle de gérant général, de vice-président, de secrétaire ou de sous-secrétaire, et touchent des traitements supplémentaires, nous devrions en être informés.

Nous voulons savoir ce que ces hommes qui seront appelés à agir à titre de directeurs vont retirer à titre de traitement pour leurs services. S'il nous faut chercher des hommes qui soient disposés à travailler à titre gratuit, nous n'obtiendrons pas les meilleurs résultats.

L'honorable député d'Halifax (M. A. K. Maclean) vient de dire que la somme de 2,000 piastres représente pour ainsi dire la menue monnaie nécessaire pour solder leurs frais de voyage. Cela signifie qu'ils donnent leurs services gratuitement. Or, personne ne consentirait à abandonner ses affaires et à travailler à titre de directeur pour le Gouvernement à raison de 2,000 piastres par année, et s'il était vrai qu'on eût l'intention de nommer des gens comme ceux-là, il serait grandement temps que le Parlement prît l'affaire en mains. Peu m'importe combien l'on accorde à un homme à titre de traitement, pourvu que ses services soient profitables. Quand j'engage un employé je lui accorde un salaire conforme au degré de son utilité, et l'on devrait suivre le même principe pour le chemin de fer. Il ne suffit pas de nous répondre que les directeurs touchent 2,000 piastres; autant vaudrait nous dire: Nous nous sommes moqués de vous, nous vous en avons fait accroire et nous allons vous tenir sous l'impression que nous pouvons nous procurer, à de telles conditions, les

hommes les plus habiles du pays, pour l'administration de ce chemin.

L'hon. M. MACLEAN: Les directeurs touchent 2,000 piastres et il en est qui peuvent toucher des traitements supplémentaires comme participant à l'administration à d'autres titres.

M. BUREAU: C'est ce que je désire savoir. Sont-ils tout simplement des directeurs ou occupent-ils d'autres positions auxquelles il est attaché certaine rétribution?

L'hon. M. MEIGHEN: C'est la première fois que j'entends exprimer l'idée que nous nous moquons du Parlement en disant la vérité.

M. BUREAU: En disant une partie de la vérité.

L'hon. M. MEIGHEN: C'est 2,000 piastres par année que les directeurs touchent réellement. Il y a deux directeurs qui occupent aussi d'autres positions leur procurant un traitement; ce sont: M. Hanna, président du réseau, et M. Mitchell, contrôleur financier. Ils touchent, à ce titre, des traitements votés par les directeurs de la même façon que l'administration de toute autre compagnie.

Il est hors de doute que le Parlement a le droit de savoir ce que reçoit l'administrateur général, et il le saura. Cependant, le Parlement a financièrement autant d'intérêt à savoir ce que reçoivent les ingénieurs qu'à savoir quel est le traitement de l'administrateur ou les appointements du contrôleur des recettes. De fait, une différence de cinq cents de l'heure dans la rémunération des ingénieurs représenterait en toute probabilité plusieurs fois la dépense réelle provenant du traitement de l'administrateur. Nous ne connaissons pas le chiffre exact, bien que je puisse assurer au comité qu'il est une fraction de celui qu'on mentionne comme la rémunération du président du Pacifique-Canadien. Cependant, je ne pense pas qu'il faille nécessairement que le Parlement le connaisse afin d'adopter l'article 5, parce que celui-ci nous autorise simplement à payer aux directeurs telles sommes qui seraient jugées convenables. Voici le principe sur lequel nous nous sommes guidés dans le passé. Nous n'avons pas demandé aux directeurs de donner en cette qualité tout leur temps à l'administration du chemin de fer. Ils donnent une partie de leur temps proportionnée à celle que les directeurs du Pacifique-Canadien consacrent aux affaires de cette compagnie. J'ignore ce que les directeurs du Pacifique-Canadien reçoivent, mais, d'ordinaire, les directeurs d'une grande compagnie touchent à peu près $20 pour chaque réunion. Si c'est là le montant qu'alloue la compagnie du Pacifique-Canadien, il représente à peu près $2,000 par année, somme que nous allouons dans le présent cas. A l'avenir, il ne sera pas jugé sage de n'exiger des directeurs qu'une partie de leur temps, et si leur nombre est moindre et que nous leur demandions une plus grande partie de leur temps, il faudra leur payer plus que 2,000 piastres.

M McKENZIE: En prêtant l'oreille à la discussion depuis une dizaine de minutes, il m'est venu en l'idée que nous sommes faciles à tromper en cette enceinte et dans tout le pays. Nous sommes assez insensés pour croire que le ministère gère les affaires publiques d'une manière sage et réfléchie. Lors de l'acquisition des voies ferrées, j'ai cru—et les députés de la droite ont cru la même chose, j'en suis sûr—que le ministre des Chemins de fer ferait venir à son bureau les chefs des divers services, particulièrement ceux de l'administration, et qu'ils leur dirait: "Vous avez été à l'emploi du Nord-Canadien depuis vingt ans—ou depuis une autre période, selon le cas—et vous devez comprendre que vous n'êtes plus au service de cette compagnie, mais au service de l'Etat. Nous exigeons tout votre temps et nous voulons savoir quelle est votre rémunération; nous désirons aussi que vous sachiez ce que l'Etat attend de vous. De plus, nous voulons connaître les membres de votre personnel, savoir ce qu'ils reçoivent et quelle rémunération ils accepteront." Cela eût ressemblé à quelque chose de pratique. Cependant, nous avons ce soir le lamentable spectacle d'un ministère éclairé et habile qui, dans l'administration de cette grande entreprise qu'il se targue de gérer si bien, est incapable de répondre à une simple question qui lui est faite en passant. On lui demande quelle est la rémunération du principal administrateur et un silence absolu règne d'un bout à l'autre. Je le regrette pour l'entourage du ministère—sans le regretter pour celui-ci, car il aurait pu se mettre à la hauteur des circonstances—parce que les députés qui l'entourent doivent être profondément humiliés de l'ignorance dont il fait preuve dans une affaire si importante. Le ministre des Chemins de fer rangera peut-être cette question dans la catégorie de celles qui ont trait aux traverses de chemins de fer, et il laissera entendre qu'il n'est pas d'intérêt public que nous sachions la vérité. Pourtant, le public ne recevrait pas le coup de grâce s'il savait tout ce que cette pléïade connaît. Que penserait-on du secré-

taire de la municipalité scolaire la plus arriérée d'une province, qui, interrogé à la réunion annuelle sur la rémunération des professeurs, répondrait qu'il n'en sait rien. On lui dirait: " Vous êtes un âne, et vous n'avez pas le droit d'occuper votre poste." Or, nous avons un grand ministère nommé par une forte majorité et composé des lumières de deux partis, et pourtant, ce soir, il est dans l'impossibilité absolue de nous renseigner sur le fonctionnement de son entreprise quant à la chose la plus importante de toutes: les services des principaux fonctionnaires et les appointements qu'ils reçoivent. Il est temps que la population sache ce qui se passe, qu'elle sache, au moins, qu'il ne se passe rien, en ce qui concerne la bonne administration de cette voie ferrée de l'Etat. Nous devrions hésiter avant d'adopter d'autres articles du projet de loi, vu ce que nous avons appris des connaissances, de la trempe et du degré de renseignement de ceux qui se proposent d'administrer l'entreprise à la faveur de ce projet.

Sur l'article 6 (les directeurs n'ont aucune responsabilité).

L'hon. M. REID: Je demande que l'article 6 soit réservé.

M. le PRESIDENT: L'article 6 est réservé.

Sur l'article 7 (première assemblée).

L'hon. M. FIELDING: J'ose affirmer que les membres de cette Chambre et le public ont le droit de savoir quel traitement reçoit tout fonctionnaire qui est rétribué à même le trésor du Canada. Si le ministre ne peut dire quel traitement touche M. Hanna, je soutiens que nous ne devrions pas poursuivre la discussion de ce projet de loi avant d'avoir obtenu ce renseignement.

L'hon. sir THOMAS WHITE: J'estime, tout comme mon honorable ami (M. Fielding), que dès qu'il s'agit de chemins de fer administrés par le Gouvernement, des renseignements doivent être fournis à cette Chambre quant au traitement d'un fonctionnaire ou d'un directeur, parce que le Gouvernement tient lieu de corporation et constitue l'unique actionnaire des chemins de fer nationaux du Canada. Je n'ai pas le moindre doute que cette prétention soit bien fondée. Mais, quand on demande un semblable renseignement, il importe que la réponse soit exacte. Le ministre des Chemins de fer sait sans doute approximativement quel traitement touche le président des chemins de fer nationaux. Je suis moi-même renseigné là-dessus. Mais, si l'on me demandait quel est le montant précis du traitement, je préférerais me renseigner avant de répondre. Il ne me semble pas que le ministre des Chemins de fer, en déclarant qu'il se renseignerait à cet égard et communiquerait l'information voulue, ait manqué d'égard ou de respect envers cette Chambre. Puisqu'il s'est chargé d'obtenir ce renseignement, je crois que le comité pourrait fort bien poursuivre l'étude des articles suivants afin que cette mesure ne souffre pas de retard.

M. McKENZIE: Il est onze heures.

L'hon. sir THOMAS WHITE: C'est une raison de plus.

L'hon. M. REID: Je rappellerai à mon honorable ami de Shelbourne-et-Queen (M. Fielding) qu'une question a été posée l'autre jour concernant plusieurs fonctionnaires. J'y ai répondu après avoir obtenu les renseignements nécessaires. Le ministre des Finances a rendu ma pensée, je ne voudrais pas assurer ainsi, sur-le-champ, que les traitements des fonctionnaires sont tels sans m'assurer auparavant que je ne commets pas d'erreur. C'est la seule raison pour laquelle j'ai demandé au comité de laisser la question en suspens jusqu'à demain. Quand ce projet de loi sera de nouveau soumis à la Chambre, j'aurai ces renseignements.

M. PEDLOW: J'approuve entièrement la déclaration de l'honorable député de Shelburne-Queen (M. Feilding). Il est absolument intolérable qu'un ministre tenu de rendre compte à cette Chambre et au pays ne puisse fournir un chiffre approximatif dans une affaire si importante. Il devrait sûrement pouvoir nous dire quelle base sert à déterminer ces traitements, l'échelle mobile ou le pourcentage. S'il ne peut nous fournir de chiffre exact, et que le traitement soit basé sur un pourcentage ou une commission, au moins devrions-nous pouvoir être renseignés ce soir. Il est vraiment extraordinaire que le ministre soit dans l'impossibilité de nous donner au moins un chiffre approximatif à cet égard.

M. McKENZIE: Je compends que le ministre consent à laisser l'affaire en suspens et à ajourner la séance.

L'hon. M. REID: Non pas. J'ai dit que je ne voyais pas pourquoi le comité ne continuerait pas à étudier ce projet de loi, puisque j'avais promis de me procurer le renseignement désiré et de le fournir demain.

M. McKENZIE: Je crois que le ministre agira sagement, et qu'il sera aussi avancé, s'il n'insiste pas pour que l'étude de ce projet se poursuive ce soir. Il est actuellement onze heures.

L'hon. M. MEIGHEN: J'ai chargé quelqu'un d'aller aux renseignements, et si les honorables députés veulent bien patienter, ils auront la très utile information qu'ils désirent dans un instant ou deux.

M. McKENZIE: Nous n'avons jamais rompu l'entente par laquelle il avait été convenu de lever la séance à onze heures comme étant une heure raisonnable.

L'hon. sir THOMAS WHITE: Si mon honorable ami demande de lever la séance à cause de l'heure avancée, c'est fort bien; mais, ce n'est plus la même chose s'il prétexte que le renseignement voulu ne lui a pas été fourni. Il m'est parfaitement agréable de me rendre à sa demande à raison de l'heure avancée, mais non pas parce que le renseignement n'a pas été immédiatement fourni.

M. McKENZIE: Quelle que soit la raison qui satisfasse davantage la susceptibilité de mon honorable ami, celle-là nous conviendra.

L'hon. M. MEIGHEN: J'ai demandé qu'on communiquât par téléphone avec un membre du bureau de direction actuellement en ville, et ce monsieur nous dit que le traitement en question est à l'heure présente de 25,000 piastres.

M. le PRESIDENT: L'article 7 est-il adopté?

M. CANNON: Monsieur le président, avant de procéder plus loin avec ce projet de loi, j'aurais certaines informations à demander au ministre des Chemins de fer (M. Reid) concernant la clause 7. Avant d'être élu à la Chambre des communes, monsieur le président, j'ai eu occasion de siéger à la législature de Québec; j'y ai été, pendant quatre ans, le représentant du même comté que j'ai l'honneur de défendre sur le parquet de cette Chambre. J'ai eu évidemment l'occasion de constater là, la procédure qui était suivie dans les comités de la législature de Québec et la façon dont les ministres du gouvernement provincial traitaient la représentation populaire lorsqu'un bill d'intérêt public venait devant l'assemblée. Quoique j'aie siégé là quatre ans, je dois admettre en toute candeur, et je ne crois pas que l'honorable ministre des Chemins de fer me contredise, que jamais je n'ai assisté, et je ne crois pas qu'aucun membre de cette Chambre, soit de la droite, soit de la gauche, ait assisté à un spectacle aussi triste, à un spectacle aussi pénible, à un spectacle aussi déconcertant que le spectacle offert par le gouvernement, ce soir. Voici le gouvernement qui a été choisi parmi les talents les plus brillants des deux partis politiques de ce pays, paraît-il, talents que Mackenzie et Mann, après avoir fait le tour de toutes les provinces, ont recueillis et à qui ils ont confié les différents portefeuilles et les différents départements du gouvernement du Canada Ce sont ces gens qui sont appelés à solutionner un des problèmes les plus importants, un problème de reconstruction que l'on ne peut pas mettre de côté: le problème des chemins de fer. On présente un bill. Nous l'avons discuté cet après-midi, nous l'avons discuté ce soir; et aux demandes de renseignements, aux demandes d'informations, l'honorable ministre des Chemins de fer nous répond, avec candeur, qu'il n'en connaît rien.

Monsieur le président, je tiens à vous déclarer ceci, je tiens à le déclarer aux membres du Gouvernement, je tiens particulièrement à le déclarer à l'honorable ministre suppléant de la Justice: nous sommes ici les représentants du peuple, nous avons été envoyés ici pour protéger les intérêts les plus sacrés du peuple canadien et jamais en autant que j'aurai de la voix, jamais en autant qu'il me restera des forces, jamais en autant qu'il me restera quelque vigueur permettrai-je que l'on passe une loi de cette nature sans que l'on donne aux représentants du peuple les renseignements les plus élémentaires sur la loi en question. Nous avons eu assez de législation, dans ce pays, qui a été escamotée; nous avons eu assez de législation que les représentants du peuple ont dû passer sous la pression d'une nécessité que l'on qualifiait ou que l'on appelait nécessité de guerre. Ces temps-là sont finis. Nous sommes revenus aux temps où il faut suivre la constitution et les traditions parlementaires dans ce pays et, si le Gouvernement veut gouverner, le ministre des Chemins de fer ne doit pas oublier qu'il doit gouverner suivant la procédure parlementaire et non pas autrement. Qu'il vienne devant la Chambre appuyé par le ministre suppléant de la Justice ou par le sous-secrétaire des affaires extérieures, qu'il vienne ici appuyé par l'honorable député d'Halifax (M. Maclean), qu'il vienne ici appuyé par tout le Cabinet s'il le veut, jamais il ne passera de la législation comme celle qu'il présente à moins qu'il ne nous

fasse au moins la faveur élémentaire d'avoir la décence de savoir ce dont il parle.

M. CAHILL: Le bill ne prescrit rien au sujet du lieu où les directeurs doivent se réunir et il ne désigne pas celui qui doit faire la convocation. L'article 7 est certainement des plus insolites; il décrète:

Les premiers directeurs, à la suite de leur nomination, doivent se réunir au lieu et à l'heure qu'ils jugeront convenables, dans le but d'adopter des règlements et d'organiser la compagnie.

Il n'est pas singulier que les soi-disant premiers directeurs doivent tenir une assemblée; mais il n'y a pas d'endroit mentionné et l'on ne désigne pas celui qui doit faire la convocation. Je me demande comment la compagnie peut espérer bien réussir sa gestion, si elle procède aussi peu soigneusement.

L'hon. M. REID: La compagnie n'est pas encore organisée et elle n'a pas de secrétaire. Les directeurs doivent se réunir, s'organiser et nommer un secrétaire.

M. McMASTER: Je ferai observer au ministre que quelqu'un devra assumer la direction des affaires et convoquer les directeurs. Ils ne se trouveront pas tous réunis au même endroit ni inspirés ou poussés par l'Esprit à s'assembler pour établir des règlements et autres choses semblables. C'est à bon droit que l'honorable député de Pontiac (M. Cahill) affirme qu'il faut désigner celui qui devra exercer cette fonction fort importante. Le Gouvernement pourrait attribuer au premier directeur nommé le pouvoir de convoquer une assemblée ou bien celui d'adopter un décret du conseil, suivant la méthode en vogue.

On pourrait désigner par arrêté ministériel le lieu et l'époque de la première assemblée.

L'hon. M. REID: Les directeurs doivent être nommés par le décret ministériel. Quand ils seront nommés, on les avisera et dans l'avis on pourra indiquer le lieu et l'époque de la réunion pour qu'ils s'organisent.

M. McMASTER: C'est ce qu'il conviendrait de faire, mais ce n'est pas ce qui est indiqué dans l'article 7. Cet article dit simplement que les premiers directeurs peuvent, après leur nomination, tenir une assemblée à la date et au lieu qu'ils jugent à propos. Si le ministre voulait ajouter que les directeurs "devront se réunir ainsi qu'il sera ordonné par arrêté ministériel", ou quelque chose dans ce genre-là, l'article serait applicable. Il ne l'est pas tel qu'il est rédigé maintenant.

L'hon. M. MACLEAN: Pourquoi?

M. McMASTER: Je vais répondre le mieux que je pourrai. L'article dit:

Les premiers directeurs peuvent, après leur nomination, tenir une assemblée à la date et au lieu qu'ils jugent à propos, aux fins d'établir des règlements et d'organiser la compagnie.

Or où et quand vont-ils se réunir? Il est clair que l'on doit tracer une ligne de conduite. Le Gouvernement doit convoquer l'assemblée par arrêté ministériel, ou bien les directeurs pourront se réunir sur convocation du ministre des Chemins de fer.

L'hon. M. MACLEAN: La compagnie a un secrétaire.

M. McMASTER: Comment le secrétaire saura-t-il la date à laquelle l'assemblée devra être convoquée? Le secrétaire ne convoque pas une assemblée de sa propre initiative, mais sur l'ordre du président du bureau. Le fait est qu'il n'y a rien dans cet article indiquant comment la première assemblée devra être convoquée.

M. TOBIN: A qui le ministre fait-il allusion quand il parle du secrétaire qui convoquerait l'assemblée?

L'hon. M. MACLEAN: Au secrétaire da la compagnie.

M. TOBIN: De quelle compagnie?

L'hon. M. MACLEAN: Si je me rappelle bien ce qui se fait pour la plupart des compagnies autorisées en vertu des lois qui correspondent à la loi des compagnies d'Angleterre, la première assemblée est convoquée par les directeurs provisoires et elle peut avoir lieu n'importe où.

M. CAHILL: Qui sont les directeurs provisoires?

L'hon. M. MACLEAN: Les directeurs qui font la demande d'association.

M. CAHILL: Il n'y a rien de tel mentionné dans le bill.

L'hon. M. MACLEAN: Cependant c'est un cas analogue. Les personnes sollicitant le droit d'association sont les premiers directeurs; c'est absolument le cas s'ils le mentionnent dans le règlement d'association. Ensuite, les directeurs provisoires convoquent la première assemblée de la manière qu'ils jugent à propos.

M. TOBIN: Quels directeurs provisoires?

L'hon. M. MACLEAN: L'honorable député de Pontiac (M. Cahill) a suggéré que l'on dséigne dans le bill l'endroit où devra être situé le siège social. C'est une objection qui n'est guère raisonnable, parce que les directeurs provisoires—ou les premiers directeurs, ce qui revient au même—ne devraient pas être obligés de se réunir à un certain endroit. En effet, il pourrait être moins commode de se réunir à un endroit plutôt qu'à un autre. Il se pourrait qu'à cette époque, les directeurs n'eussent pas reçu leur charte. Autant que je peux voir il n'y a aucune raison de désigner l'endroit de la première assemblée. En tous les cas l'objection est d'un ordre purement technique.

M. POWER: Comment la première assemblée des directeurs de la compagnie aurait-elle pu être organisée, si l'on n'avait pas signalé cette omission dans l'article en question?

L'hon. sir THOMAS WHITE: Ils procéderaient exactement de la même façon que d'après la loi relative aux chemins de fer. Même sans la direction qui est contenue ici, les directeurs provisoires mentionnés dans la loi des chemins de fer se réunissent.

M. POWER: Il n'y en a pas dans ce cas-ci.

M. McMASTER: J'ai appelé l'attention du ministre sur le fait qu'il n'est pas fait mention de directeurs provisoires dans ce bill.

L'hon. sir THOMAS WHITE: Les directeurs mentionnés par le Gouvernement équivalent aux directeurs provisoires. Le Gouverneur en conseil nomme des directeurs qui se réunissent à la date et à l'endroit qu'ils jugent à propos, et les affaires de la compagnie commencent. J'espère que les honorables députés ne tiennent pas plus que cela à maintenir leur objection.

M. McMASTER: Nous le sommes.

L'hon. sir THOMAS WHITE: Je suis content d'avoir cette assurance de mon honorable ami, mais j'avais une plus haute idée de sa compétence au sujet des lois relatives aux compagnies. Des directeurs provisoires, sans aucune disposition de ce genre ont pu, en conformité de la loi des compagnies et de la loi des Chemins de fer organiser une compagnie et commencer ses opérations. Ici, nous avons des directeurs nommés par le Gouverneur en conseil. Même sans cet article, ils se réuniraient dans cette intention même qui est mentionnée. Mais pour que ce soit très clair, cette disposition dit qu'ils se réuniront au moment qu'ils jugeront convenable et commenceront les opérations de la compagnie. D'après l'opinion exprimée par l'honorable député, il y aurait pour ainsi dire un centre absolument mort et l'on ne pourrait rien faire; bien que le Gouvernement ait nommé les directeurs et que cette provision se trouve dans la loi, pourtant la compagnie resterait sans organisation et les travaux ne pouraient pas commencer. C'est pour moi une situation insoutenable.

M. LAPOINTE: Je voudrais savoir ce que signifie le mot "peut" dans cet article. L'honorable ministre ne pense-t-il pas que le mot "doit" convient mieux. Je demanderai aussi d'ajouter "quinze jours après leur nomination" ou "trente jours après leur nomination. Il me semble que vous devriez indiquer qu'ils "devront" et non pas "pourront" faire cela un certain nombre de jours après leur nomination.

M. KEEFER: L'honorable député de Brome (M. McMaster) pense à des actionnaires et c'est pourquoi il fait une confusion.

M. McMASTER: Non.

M. KEEFER: Les actionnaires nomment leurs directeurs et ceux-ci se réunissent quand ils peuvent et adoptent des règlements qui les gouvernent par la suite. C'est exactement la même position. Le Gouvernement nomme un bureau de directeurs comme le feraient des actionnaires et ensuite c'est le devoir de ces directeurs de se réunir quand ils le jugent convenable, habituellement aussitôt après leur nomination. Je ne vois pas quelle difficulté peut embarrasser l'honorable député.

M. LAPOINTE: Je veux savoir, monsieur le président, ce qui arriverait dans le cas ou le mot "may" serait là à la place du mot "shall".

L'hon. sir THOMAS WHITE: "May" est la même chose que "shall".

M. LAPOINTE: Ils pourraient ne rien faire. Que feriez-vous alors?

L'hon. sir THOMAS WHITE: Je suppose que mon honorable ami est sérieux dans son désir d'obtenir un renseignement et pour moi je suis très content de le lui donner. Les directeurs ont le devoir de se réunir et d'organiser. Le mot "may" est bien à sa place dans une loi de ce genre et il a la même force obligatoire que "shall". C'est un principe bien connu d'interprétation.

M. LAPOINTE (Saint-Jacques): Avant d'aller plus loin, pourrais-je demander que

mon honorable ami d'Halifax (M. A. K. Maclean), réponde à la question posée par mon honorable ami de Dorchester (M. Cannon). Il a certainement droit à ce renseignement et on devrait le lui donner.

L'hon. M. MACLEAN: J'avais l'intention de répondre à mon honorable ami de Dorchester, monsieur le Président, mais j'en ai été empêché par quelqu'un de la gauche qui a pris la parole avant moi. Je tiens à dire que je suis absolument en désaccord avec l'honorable député de Dorchester et je ne me souviens pas d'un seul détail dans lequel je sois d'accord avec lui. Je recommande très fortement au comité l'adoption de cet article et après cela je pense que nous pourrions bien lever la séance parce que nous avons fait une bonne journée de travail. Je ne vois aucun besoin de rédiger cet article d'une autre façon. Comme l'a parfaitement dit l'honorable député de Port-Arthur (M. Keefer), dans une compagnie où il y a des actionnaires, il est peut-être nécessaire pour les protéger de rendre publique la première assemblée de leurs directeurs, pour que les actionnaires connaissent l'heure et l'endroit et pour que les droits de ces actionnaires soient protégés; mais, dans ce cas, les directeurs sont nommés par le Gouvernement; ce sont les actionnaires en même temps que les directeurs et je trouve que les honorables députés d'en face soulèvent un peu trop de difficultés à propos de cet article. Je prétends, avec tout le respect qui je leur dois, que cela ne servirait à rien d'adopter l'article sous une autre forme.

M. le PRESIDENT: L'article 7 est-il adopté?

M. McKENZIE: L'honorable député d'Halifax, le ministre intérimaire du Commerce et de l'Industrie, doit s'attendre à des difficultés au sujet de ce bill. C'est une chose devant laquelle il peut s'agenouiller pour l'adorer parce qu'il n'y a rien de pareil en haut dans les cieux ou en bas sur la terre ou dans les eaux sous la terre. Mon honorable ami n'a jamais vu une société composée seulement de directeurs sans actionnaire, sans siège social, sans commencement, ni fin. . .

M. BUREAU: Pas de capital.

M. McKENZIE: Lorsque nous parlons des directeurs d'une compagnie, nous avons toujours dans l'idée un corps distinct et tout à fait séparé des actionnaires; cependant, lorsque nous examinons le présent bill, les directeurs constituent toute la compagnie, car on les pousse en avant puis on les fait reculer, comme l'heure des chemins de fer, par décret du Gouverneur rendu en conseil privé.

Mon honorable ami doit commencer à se rendre compte que son éducation et son instruction concernant la loi des compagnies—je dois lui concéder qu'il est passablement au fait de la loi—ne lui sert de rien ici. Il serait à propos qu'il aille encore à l'école, car il s'agit d'une compagnie qui espère vivre dans l'atmosphère de la loi des compagnies, mais qui n'a rien du tout de commun avec une compagnie ordinaire. J'espère que le premier ministre intérimaire est de meilleure humeur à l'heure qu'il est. . .

L'hon. sir THOMAS WHITE: Je suis toujours de bonne humeur.

M. McKENZIE: . . .et est consentant de nous laisser retourner chacun chez soi, surtout si je lui fais observer qu'il est fort tard. J'oublierai donc tout ce que j'aurai à dire relativement au manque de renseignements pour lui rappeler qu'il est temps de lever la séance.

L'hon. sir THOMAS WHITE: Je sais que mon honorable ami est un honnête presbytérien comme moi et qu'en conséquence il n'aime pas à veiller trop tard. Vu qu'il est dans un état d'esprit très gai et très obligeant, nous avons beaucoup de plaisir à nous rendre à son désir. Je propose donc que la séance soit levée. J'espère que nous avancerons tout autant demain.

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

La séance est levée à onze heures et vingt-cinq minutes.

CHAMBRE DES COMMUNES.

Présidence de l'hon. EDGAR N. RHODES.

Jeudi, 24 avril 1919.

La séance est ouverte à trois heures.

DEPOT D'UN PROJET DE LOI CONCERNANT LE DIVORCE.

M. NICKLE demande à déposer un projet de loi (bill n° 77) concernant le divorce.

Quelques VOIX: Expliquez-vous.

M. NICKLE: Le bill a pour objet l'institution de tribunaux compétents en matière de divorce. La cour suprême aura juridiction en matière de divorce en chaque pro-

vince, et la cour d'échiquier sera compétente pour tout le Canada.

Le bill énonce les motifs pour lesquels le divorce pourra être accordé et le mariage annulé. Il traite aussi de la question du domicile conjugal et de la pension alimentaire, et il contient d'autres dispositions concernant les arrêts de la cour.

L'objet principal du bill consiste non seulement à faciliter l'obtention du divorce, mais à harmoniser les lois du pays concernant le divorce, et à mettre le mari et la femme sur un pied d'égalité.

(La motion est adoptée et le projet de loi est lu pour la 1re fois.)

QUESTIONS.

Les questions auxquelles on a répondu de vive voix sont indiquées par des astérisques.

SECHERIE AU POISSON, A SOURIS, (I. P.-E.)

M. McISAAC demande:

1. Quelles sommes ont été payées en loyer pour les bâtiments de la sècherie de poissons du Gouvernement à Souris, (I. P.-E.), pendant le bail?
2. Combien ont coûté les réparations et l'entretien de ces bâtiments pendant ledit bail, et ces réparations, s'il en est, ont-elles été faites sur instance du département ou du locataire, et qui les a défrayées?
3. Quelle assurance a-t-on retirée après l'incendie du bâtiment en 1918?
4. Pourquoi ce bâtiment était-il assuré pour $2,000 seulement lors de l'incendie, alors que l'avis demandant des soumissions stipulait que le locataire devait l'assurer pour $5,000?
5. Le département a-t-il consenti à ce que le locataire agrandisse le bâtiment restant, ou construise de nouveaux bâtiments sur l'emplacement du bâtiment incendié et qui se trouvait sur le quai ferroviaire du Gouvernement?
6. Le Gouvernement sait-il si des agrandissements ont été faits ou si de nouveaux bâtiments ont été construits?
7. Le consentement du ministre des Chemins de fer a-t-il été donné à une initiative quelconque d'ériger des hangars à poisson et pour l'essence sur cette propriété ferroviaire?
8. Quel est le programme actuel du Gouvernement touchant l'emplacement et les bâtiments qui restent, puisque le bail actuel expire le 14 mai prochain?

L'hon. M. BURRELL (secrétaire d'Etat):

1. $151, chaque année.
2. Nous n'en savons rien; les réparations et l'entretien de la propriété sont aux frais des locataires.
3. $2,000.
4. L'installation a d'abord été estimée à $5,000 et elle a été assurée pour ce montant par le locataire précédent. The Maritime Fish Corporation l'a estimée à $2,000, en 1914, et l'a assurée pour autant.

[M. Nickle.]

5. Non.
6. Non.
7. Le ministère des Chemins de fer et des Canaux a donné à loyer certains terrains situés à Souris (I. P.-E.) au ministère de la Marine et des Pêcheries qui les a sous-loués à la compagnie J. J. Hughes, Limited. Le ministère des Chemins de fer et des Canaux a consenti à cette sous-location.
8. La compagnie J. J. Hughes, Limited, sous-locataire actuelle de la propriété, a demandé au ministère des Chemins de fer le renouvellement de son bail. Cette demande est à l'étude.

MISSION BRITANNIQUE DE GUERRE.

M. SINCLAIR (Guysborough) demande:

1. Qui est le président de la mission britannique de guerre?
2. Qui fait partie de cette mission?
3. Quelles sont les fonctions des membres?
4. Quand et comment ceux-ci ont-ils été nommés?

L'hon. M. MACLEAN: Puis-je savoir du représentant d'Antigonish-et-Guysborough, ce qu'il entend par: "mission britannique de guerre"? Un tel corps n'existe pas, que je sache. Il y a à Londres une mission canadienne dont M. Lloyd Harris est président.

(La question est réservée.)

GRANDE ROUTE DE LA VALLEE DE LA MATAPEDIA.

L'hon. M. MARCIL demande:

1. Combien le département des Travaux publics a-t-il dépensé sur la grande route de la vallée de la Matapédia, dans les comtés de Rimouski et de Bonaventure?
2. Quand ces dépenses ont-elles été faites, et la somme entière affectée par la Chambre a-t-elle été dépensée à ces fins?
3. Sur quelle distance ces travaux ont-ils été faits?
4. Le Gouvernement sait-il quel travail reste à faire pour mettre cette voie en bon état?

L'hon. M. CARVELL (ministre des Travaux publics):

1. $10,497.12.
2. (a) $1,221.69, en 1913-14; $4,579.83, en 1914-15; $3,043.81, en 1915-16; $1,133.81, en 1916-17; $517.98, en 1917-18. (b) Oui, la somme totale votée par le Parlement était de $10,000; la somme dépensée s'est élevée à $10,497.12.
3. Environ 18 milles.
4. Oui.

ALLOCATION D'HABILLEMENT AUX OFFICIERS.

M. POWER demande:

1. Est-il vrai qu'une allocation supplémentaire d'habillement a été donnée aux officiers

en Angleterre et en France, après la signature de l'armistice?

2. Dans l'affirmative, quelle en était la somme, et le Gouvernement a-t-il l'intention de l'accorder aux officiers qui ont fait du service pendant un temps déterminé en France?

Major général MEWBURN (ministre de la Milice et de la Défense):

1 et 2. Non, mais le décret du conseil n° 2232, daté du 12 septembre 1918, décrète qu'une allocation supplémentaire d'habillement sera payée annuellement aux officiers, et qu'elle sera remise avec la solde et les autres allocations aux membres du corps expéditionnaire canadien qui ont fait du service pendant douze mois entiers depuis la dernière échéance de l'allocation d'habillement. Le premier paiement de cette allocation supplémentaire remonte au 1er août 1918, et aucun officier n'en recevra d'autre avant d'avoir servi douze mois entiers.

LES GREVES OUVRIERES ET LA CHERTE DE LA VIE.

M. LAPOINTE (Montréal): Vu les diverses grèves qui ont éclaté à Montréal et qui menacent de se produire ailleurs parmi ceux qui exigent de nouveaux salaires, et vu que ces grèves sont causées par la trop grande cherté de la vie, le ministère se propose-t-il de prendre des mesures immédiates au sujet des plaintes générales concernant la cherté de la vie, afin de soulager notre population?

L'hon. M. MACLEAN: Les fonctionnaires du ministère du Travail s'occupent constamment du prix élevé de différentes denrées.

L'hon. M. MARCIL: Va-t-on s'occuper immédiatement, soit par le canal du ministère du Travail, soit autrement, de remédier à l'état de choses que dévoile aujourd'hui la "Gazette" de Montréal, relativement aux nombreuses grèves qui se produisent dans cette ville et menacent d'y paralyser tous les services?

L'hon. M. MACLEAN: Vraiment, je ne sais ce que l'honorable député veut dire, car je n'ai pas lu la nouvelle à laquelle il fait allusion. Si c'est de la grève des charretiers qu'il veut parler, je dois dire qu'il y a à Montréal un représentant du ministère du Travail qui a proposé aux intéressés la constitution d'un conseil de conciliation. Jusqu'ici, toutefois, personne ne s'est prévalu de l'offre. Le département fait tout ce dont il est capable dans les circonstances.

LA CENSURE DES LETTRES VENANT DES SOLDATS D'OUTRE-MER.

M. ARCHAMBAULT: J'ai dans la main une lettre venant d'un officier canadien des troupes d'outre-mer. L'enveloppe porte le timbre de la censure.

L'hon. sir SAM HUGHES: Quelle est la date du timbre?

M. ARCHAMBAULT: Le 4 mars 1919. On a raturé ou effacé quatre ou cinq lignes de la lettre. La correspondance des soldats d'outre-mer est-elle encore assujétie à la censure et, dans l'affirmative, pour quelle raison?

L'hon. sir THOMAS WHITE: Le Gouvernement ouvrira volontiers une investigation là-dessus.

MISE EN CONGE OU EN PERMISSION DE SOLDATS A HALIFAX.

M. SINCLAIR (Queen) (I. P.-E.): Jaimerais à appeler l'attention de la Chambre sur une affaire assez importante dont il est parlé dans un journal de Charlottetown en date du 21 courant, et à faire à ce sujet une question au ministre de la Milice. Voici l'entrefilet sur lequel je fonde ma question:

Important pour les cultivateurs.

Vendredi, le 25 courant, à une heure et demie de l'après-midi, le premier ministre Arsenault recevra dans la salle de la Y.M.C.A. une députation de cultivateurs qui veulent qu'on renvoye chez eux, soit en permission, soit en libération, ceux de leurs fils qui font partie des troupes d'Halifax.

Le Gouvernement a-t-il autorisé M. Arsenault à accorder une permission ou la libération définitive à certains des soldats qui sont à Halifax? J'aimerais aussi à savoir comment il se fait que depuis la signature de l'armistice on ait appelé sous les drapeaux des soldats qu'on garde encore à Halifax?

Major général MEWBURN (ministre de la Milice et de la Défense): Je puis dire au pied levé que le ministère de la Milice n'a en aucune façon autorisé le premier ministre de l'île du Prince-Edouard à intervenir dans ce qui concerne les troupes d'Halifax. Je ne sache pas que l'on ait envoyé des soldats en cette ville depuis la signature de l'armistice. On y en garde un certain nombre, il va sans dire, tant pour le service de garnison, que pour la surveillance du débarquement. Si l'honorable député veut bien inscrire sa question au Feuilleton, je me ferai un plaisir de lui en procurer la réponse.

SUITE DE LA DISCUSSION SUR LE PROJET DE LOI CONCERNANT LA COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER NATIONAL.

La Chambre passe à la suite de la discussion en comité général sur le projet de loi (bill n° 70) portant autorisation de la compagnie du chemin de fer national.

Sur l'article 7 (première assemblée).

M. le PRESIDENT: A la levée de sa séance d'hier, le comité s'occupait de l'examen de ce projet de loi. Les articles 1, 4 et 5 en avaient été adoptés, et les articles 2, 3 et 6, réservés. Le comité avait abordé l'étude de l'article 7, lequel a trait à la première assemblée des directeurs. Cet article est-il adopté?

M. CAHILL: Le Gouvernement a-t-il, au cours de la soirée, rédigé un amendement relatif à cet article, et de nature à rendre plus faciles l'interprétation et la mise en vigueur de ce dernier? Cet article dit que les directeurs peuvent tenir une réunion, mais il ne contient rien qui se rapporte au lieu ou à l'heure de la réunion.

L'hon. M. MEIGHEN: A mon avis, le texte actuel de l'article 7 est parfait, et l'objection de l'honorable député ne contient rien de pratique. Lorsque l'on nommera le bureau des directeurs, il est certain qu'on demandera à l'un de ces derniers, sinon à tous, de tenir une assemblée à une date et à un endroit déterminés. C'est un des modes de convocation. Si l'on n'y recourt pas, les directeurs peuvent, sans se réunir, fixer l'endroit où ils se réuniront la première fois. On peut se servir du télégraphe à cette fin.

M. CAHILL: Supposons qu'un directeur qui habite la Saskatchewan décide de convoquer une assemblée à McTaggart et qu'un directeur qui habite au Nouveau-Brunswick veuille convoquer une réunion des directeurs à Saint-Jean, éventualité qui peut se produire, car chacun voulait avoir chez lui, dans la discussion d'hier soir, le siège social de la compagnie dans sa localité. Pourquoi ne pas insérer, au commencement de l'article, ou après les mots "d'organiser la compagnie", un dispositif à l'effet que la première assemblée sera convoquée à la demande du Gouvernement, qui devra aviser les directeurs de l'heure et de l'endroit où la réunion se tiendra? Ou bien ne peut-on pas stipuler que le premier directeur choisi devra indiquer lui-même l'endroit de l'assemblée?

Le bill ne contient aucune disposition relative soit au capital-actions, soit au bureau principal; on n'y parle ni de directeurs, ni d'actionnaires. Certes, il devrait se trouver parmi les membres du Gouvernement quelques ministres possédant des aptitudes requises pour rédiger un article s'appliquant à ce cas.

L'hon. M. MEIGHEN: La rédaction d'un article semblable n'offre aucun embarras, mais je crains que nous ne puissions pas réussir à rédiger une disposition qui contente l'honorable député. Il est possible qu'un de ceux qui seront nommés invoque une excuse et qu'un de ses collègues en avance une autre et qu'ils ne tombent jamais d'accord pour se réunir à un temps et à un endroit quelconque. On peut prévoir cette possibilité, mais si le cas se produit jamais, j'aurai une haute idée de l'honorable membre. L'idée d'une chose semblable dépasse la conception la plus outrée. Ces hommes, si on ne leur demande pas, d'après leur nomination, de se réunir, s'arrangeront, en se servant du télégraphe, de manière à se réunir immédiatement, et il n'y a pas de possibilité prochaine ou éloignée qu'ils agissent autrement. C'est ce qui se fait toujours.

Au point de vue de la rédaction, il va sans dire qu'on peut toujours leur dicter où ils doivent se réunir, la première fois, ou apprendre ce détail à l'un d'entre eux pour qu'il en fasse part à ses collègues, mais cela est tout à fait inutile. Une dépêche télégraphique suffira et, dans ce cas, pourquoi se donner le mal d'insérer dans cet article des mots inutiles?

Observons tout d'abord qu'il a été rédigé par un homme qui possède indubitablement le plus d'expérience dans la loi du Canada relative aux constitutions civiles des compagnies. Quant à sa mise en vigueur, aucun homme sensé ou raisonnable n'entretient aucun doute à son sujet et je ne crois pas que l'honorable député fasse exception à la règle générale sous ce rapport.

M. TOBIN: Quel est le nom du rédacteur de cet article?

L'hon. M. MEIGHEN: C'est M. Zebulon A. Lash qui est l'auteur de cette rédaction.

M. BUREAU: Voilà le résultat de la première erreur qui a été commise. Dans tout projet de loi ordinaire relatif à un chemin de fer, on stipule que la première réunion des directeurs sera tenue au bureau principal de la compagnie, à la convocation du secrétaire, mais ici, le Gouvernement ne veut pas déterminer où le bureau principal de la compagnie devra se trouver, parce qu'il craint de froisser quelques-uns de ses partisans qui trouveraient

à redire peut-être au choix qu'il ferait. Il est préférable, croit-il, de régler ce détail dans le secret de la chambre du conseil, lorsque les députés seront partis d'Ottawa. Alors, peu importe que le texte indique que le bureau principal devra se trouver à Montréal, à Toronto ou ailleurs. Si l'on fixait l'endroit où se trouvera le bureau principal, le reste serait facile.

Le ministre intérimaire de la Justice (M. Meighen) n'a pas besoin de se retrancher derrière le fait que l'homme le plus compétent du Canada a rédigé cet article. Je crois que le cerveau des 232 membres de cette Chambre contiennent plus que ce qu'on peut trouver dans la tête d'un seul homme, quel qu'il soit, même s'il s'appelle Zabulon. L'objection de l'honorable député de Pontiac (M. Cahill) a parfaitement sa raison d'être. Il s'agit, ici, de notre chemin de fer, et nous voulons savoir quand les directeurs se réuniront en assemblée pour voir à l'organisation. Nous leur attribuons des pouvoirs extraordinaires, et le Gouvernement prend des pouvoirs exceptionnels qu'il met de côté chaque fois qu'il est en présence d'un problème important, chaque fois qu'il lui incombe de protéger le trésor public et de voir à ce qu'on ne fasse pas de dépenses inutiles ou téméraires. L'article 6 du bill, qui soustrait les directeurs à toute responsabilité envers quelqu'un, est en suspens, et je veux en débattre certains aspects. Il immunise ces hommes contre la mise en vigueur de la loi, s'ils font quelque chose de répréhensible. En outre, le bill leur permet de faire certains actes que la loi générale des chemins de fer défend à toute compagnie de chemin de fer canadien d'accomplir.

J'estime que nous avons le droit de savoir ce que ces hommes devront faire et quand ils sont à s'organiser de façon à se trouver en état d'arrêter le programme détaillé qu'ils suivront dans l'avenir.

Je demanderai à mon honorable ami de laisser l'article en suspens, et si M. Zebulon Lash est la seule personne qui possède suffisamment de renseignements à ce sujet, on devrait consulter de nouveau, afin que nous rédigions un article qui satisfasse la Chambre.

M. CAHILL: L'assemblée devrait être convoquée à un endroit déterminé, peu importe lequel, et l'on vous laisse le soin de désigner la date et la personne qui devra faire cette convocation. Je ne pense pas qu'il y ait objection à déterminer l'endroit où devra se tenir la réunion, ni à désigner la personne qui devra faire la convocation; mais on devrait l'indiquer dans cet article. La réunion devrait être convoquée par le Gouverneur en conseil, le ministre des Chemins de fer, le ministre de l'Intérieur ou le ministre intérimaire de la Justice.

M. DEVLIN: J'approuve la recommandation de l'honorable député de Pontiac. Il serait bon que la réunion fût convoquée par un ministre, de préférence le ministre des Chemins de fer, qui est la personne toute désignée pour faire la convocation de la première assemblée. Je suggère que cette assemblée ait lieu ici, à Ottawa, qui est le siège du Gouvernement, et où les directeurs pourront communiquer immédiatement avec tous les représentants du département des Chemins de fer. Je n'ai pas de préférence particulière pour Ottawa, mais si l'on choisissait cette ville comme lieu de l'assemblée, cela écarterait tout sentiment de jalousie de la part de villes comme Toronto, Montréal, Québec, Vancouver, Trois-Rivières, Régina et Calgary.

M. MORPHY: Je ne suis pas d'accord avec mes collègues qui s'opposent à cet article. Il me semble qu'à sa face même il est applicable et raisonnable et qu'il contient tout ce qu'un homme versé en affaires peut désirer. Si la Chambre allait choisir un endroit, il se pourrait qu'elle choisît le plus mauvais de tous. Pour moi, cela regarde les directeurs, et il n'est que raisonnable qu'ils puissent tenir leur assemblée à l'endroit et à la date qu'ils jugeront à propos. Ce sont des hommes d'affaires qui s'occuperont de cela, et il n'est pas juste de supposer qu'ils vont agir comme des enfants d'école, ni se quereller dès l'instant où ils se réuniront. "Comme ils jugent à propos" signifie "qu'ils considéreront le plus commode pour les fins d'assemblée." Ce sont eux qui sont chargés de l'exploitation et de l'administration du réseau, et il est ridicule de penser qu'ils vont agir comme des enfants. Nous devons supposer qu'en leur qualité d'hommes d'affaires, ils suivront la ligne de conduite la plus juste.

M. BUREAU: La loi générale relative aux chemins de fer dit que "toutes les assemblées générales, annuelles ou spéciales, devront être tenues au siège social de la compagnie". Si le Gouvernement, de crainte de déplaire à quelqu'un, n'ose pas choisir l'endroit où devra être le siège social, le reste du projet de loi s'en ressentira. Nous avons tous intérêt à ce que l'organisation soit mise en marche, que les chemins de fer de l'Etat soient installés de telle façon que la compagnie n'ait pas à rougir de son réseau, et que nous n'en-

tendions pas parler de déraillement, de retards dans le service et de voyageurs mécontents. Je voudrais que les directeurs s'organisent et fassent leurs règlements avant la fin de cette session, afin que nous ayons l'occasion de critiquer leur travail, s'il n'est pas ce qu'il devrait être. Il n'y a pas de raison, comme mon honorable ami de Pontiac l'a dit, pour qu'il ne soit pas décrété que les premiers directeurs, devront, dans un délai d'un mois après leur nomination, se réunir à Toronto, par exemple, ou à l'endroit où se trouve actuellement le siège social. Je suggère donc que les directeurs se réunissent, trente jours après leur nomination au siège social dans la cité de Toronto, aux fins d'établir des règlements et d'organiser la compagnie.

M. MORPHY: L'honorable député de Trois-Rivières néglige apparemment de distinguer entre les assemblées spéciales et les assemblées générales de la compagnie qui suivent sa formation, et cet article, qui en réalité prévoit l'assemblée, précède la formation du bureau. L'article en question a pour but de procurer un moyen d'organisation afin que le bureau puisse s'assembler et, après délibération, déterminer où devra être situé le siège social de la compagnie.

M. CAHILL: Pourquoi ne pas dire qui convoquera l'assemblée? Vous avez un certain nombre de directeurs, cinq, dix ou quinze, et n'importe lequel d'entre eux, peut avoir le droit de convoquer l'assemblée. Je crois que l'on devrait en désigner un, comme cela se fait dans les autres compagnies. C'est un état de choses extraordinaire, car voici une compagnie qui n'a pas de siège social, ni d'endroit pour tenir ses assemblées. Très probablement, l'assemblée aura lieu dans les bureaux de MM. Mackenzie et Mann, et l'on aura recours aux conseils de M. Lash. Peu m'importe où aura lieu l'assemblée, mais je trouve qu'il n'est que juste de désigner la personne qui devra la convoquer.

L'hon. M. FIELDING: Je ne pense pas que la chose ait une très grande importance, mais je ne suis pas sûr que l'article soit applicable.

Il s'agit ici de la convocation de la première assemblée des directeurs qui, d'après le texte, peuvent, après leur nomination, tenir une assemblée à la date et au lieu qu'ils jugent à propos.

Comment pourront-ils délibérer ou prendre une décision, s'ils ne se sont pas réunis? Quelle est la preuve qu'ils ont délibéré s'ils ne se réunissent dans ce but? S'il est proposé qu'ils tiendront une première assemblée et prendront, au préalable, une décision sur le lieu et l'heure de l'assemblée, il leur faudra bien délibérer la chose, mais comment saurons-nous que c'est le désir des directeurs? Sans vouloir trop critiquer à cet égard, il me semble que cela n'est guère pratique. Je n'y attache pas autant d'importance que certains collègues semblent le faire; seulement, je crois qu'on pourrait donner plus de clarté au texte.

M. CLARK (Red-Deer): L'objection soulevée par l'honorable député (M. Fielding) me semble bien fondée. Je l'ai signalée à quelqu'un en conversation privée, hier soir, au sortir de la séance. L'article porte que les directeurs peuvent se réunir à l'endroit et à l'heure qu'ils jugent convenable. Il faut donc qu'ils se soient réunis, pour délibérer la chose en commun. Le texte décrète qu'il y aura une réunion avant l'assemblée. Il serait facile d'accepter les propositions des députés de la gauche et de préciser l'endroit et l'heure pour la mise en marche des affaires de la compagnie, se rattachant à cette grave et importante entreprise.

L'hon. M. MEIGHEN: D'abord, quant à la question générale de délibération et de réunion, il n'est pas nécessaire de se réunir pour réfléchir ou prendre une décision. Ils peuvent délibérer ou réfléchir sur la question de convocation de l'assemblée, sans être physiquement ensemble. D'ordinaire, en pratique, cette délibération ou réflexion est exprimée par message télégraphique. Il n'y a rien d'insolite en cela. Ce projet de loi fusionne certaines dispositions qui, d'ordinaire, ne le sont pas dans le cours ordinaire des textes législatifs. D'ordinaire, les directeurs provisoires sont nommés; ils se réunissent et ils convoquent les actionnaires. Ils adoptent certains règlements puis fixent l'endroit où ils se réuniront plus tard. La loi générale des chemins de fer qui prévoit la nomination de directeurs provisoires, ne dit pas où ils se réuniront pour la première fois. Au sens rigoureux, ce ne sont pas des directeurs provisoires; seulement, en ce qui concerne la première assemblée, ils font réellement fonction de directeurs provisoires. L'article 81 de la loi des chemins de fer porte:

(1 Les personnes désignées nommément à cet effet par la loi spéciale sont directeurs provisoires de la compagnie.

(2) Une majorité d'entre elles forme "quorum".

(3) Les directeurs provisoires peuvent:

(a) Ouvrir immédiatement des livres d'actions et recueillir des souscriptions au capital social de l'entreprise;

(b) Recevoir des versements à compte des actions souscrites;

(c) Faire faire des études, plans et tracés des travaux projetés; et,

(d) Déposer dans toute banque constituée du Canada les fonds reçus par eux à compte du capital souscrit.

(4) Les fonds ainsi reçus et déposés n'en peuvent être retirés que pour les fins de l'entreprise ou lors de la dissolution de la compagnie.

(5) Les directeurs provisoires restent en fonction jusqu'à la première élection des directeurs.

Les directeurs provisoires doivent se réunir pour prendre pareille mesure; seulement, le texte ne décrète rien touchant le lieu ou l'heure où ils doivent tenir leur assemblée. C'est tout simplement affaire de routine. A mon avis, c'est à bon droit que l'honorable député (M. Fielding) affirme que cette omission est sans importance. Il en est de ce détail comme de la disposition relative aux directeurs provisoires qui est appliquée d'ancienne date, sans qu'il en soit résulté d'inconvénients.

M. BUREAU: Les conditions sont différentes. Quand on demande une charte, tout est à créer et à organiser. L'argent est souscrit et déposé dans une banque, alors que dans le cas actuel, toute l'entreprise est déjà en marche. S'il est possible d'ajourner la convocation de cette assemblée, les directeurs pourraient attendre deux ou trois mois pour la convoquer. Le ministre suppléant de la justice a beau dire que pareille chose est inconcevable, mais il est arrivé ici que les ministériels aient fait des omissions qui semblaient inconcevables aux députés. Ici les conditions sont connues, elles existent actuellement. L'entreprise est déjà en marche; elle est, pour ainsi dire, ce qu'elle sera, sauf que dans ce projet de loi on a fait subir quelques manipulations à la loi des chemins de fer, afin d'attribuer à l'exécutif certains pouvoirs qu'on pourra avantageusement utiliser pour des besoins politiques, et afin d'imposer à la compagnie certaines obligations dans le but de soustraire le Gouvernement à la critique, si l'on fait certaines choses. Le projet de loi attribue à la compagnie certains pouvoirs que la loi générale des chemins de fer refuse aux compagnies ordinaires; en outre, il est décrété que les directeurs généraux ne sont pas responsables envers les actionnaires, les directeurs, les fonctionnaires ou les employés de la compagnie. Pourquoi ne pas décréter que, dans un délai de trente jours après la nomination des directeurs, le président convoquera une assemblée dans la ville d'Ottawa pour les objets d'organisation? Il faut qu'ils puissent s'aboucher facilement avec l'exécutif ou avec le ministre des chemins de fer, qui est censé être l'exécutif à cet égard, puisqu'ils doivent être contrôlés et que tout ce qu'ils font doit être soumis à l'approbation du ministre.

L'hon. M. MEIGHEN: Il n'y a pas de président.

M. BUREAU: Le directeur, si vous voulez.

L'hon. M. MEIGHEN: Vous pourriez en créer un, je suppose, mais c'est absolument inutile. Nous pouvons seulement adopter une loi comme celle-ci et espérer de bons résultats en admettant que les hommes choisis seront des hommes raisonnables et pratiques. Vous pouvez dire qu'ils devront se réunir après une semaine, mais cela n'assure pas que nous aurons de bons résultats. Ils pourraient se réunir après une semaine ou ils ne le pourraient pas. S'ils se réunissaient après une semaine, ils pourraient ne plus jamais se réunir. Vous n'auriez alors aucun article pour les forcer à se réunir. En admettant qu'ils se conduiront en hommes d'affaires, le bill est très bien, parce qu'un article de ce genre a été trouvé très bon durant toutes ces années passées.

L'hon. M. FIELDING: Il ne peut pas y avoir d'objection à dire que les directeurs tiendront une assemblée à la date et au lieu que le Gouverneur en conseil pourra indiquer à cette intention. Je ne m'attends pas à ce qu'on fixe une heure, mais cela pourrait répondre à l'objection de quelques honorables députés. Je n'y vois aucune objection.

L'hon. M. MEIGHEN: Il n'y a aucune objection. Cela ne rend le bill ni meilleur, ni pire, mais si cela doit faciliter l'adoption du bill, on peut aussi bien l'insérer.

M. McKENZIE: Au moment où l'honorable député (M. Fielding) s'est levé, j'allais proposer un amendement.

L'article dit:

Les premiers directeurs peuvent, après leur nomination, tenir une assemblée à la date et au lieu qu'ils jugent à propos, aux fins d'établir des règlements et d'organiser la compagnie.

Je proposerai que les mots "qu'ils jugent à propos" soient supprimés et remplacés par les suivants: "qui pourraient être fixés par le ministre des Chemins de fer et des Canaux." L'article dirait alors:

Les premiers directeurs peuvent, après leur nomination, tenir une assemblée à la date et au lieu qui pourraient être fixés par le ministre des Chemins de fer et des Canaux, aux fins d'établir des règlements et d'organiser la compagnie.

L'hon. M. MEIGHEN: C'est très bien déjà, mais cela aussi est très bien.

(L'article ainsi modifié est adopté.)

Sur l'article 8 (comité exécutif).

M. BUREAU: Le conseil des directeurs aura un comité exécutif et il donnera au comité exécutif le pouvoir d'administrer la ligne. Le comité exécutif ne sera pas créé par le Gouverneur en conseil, parce que je ne vois rien dans le bill qui indique que les mesures prises par le comité exécutif seront soumises à la ratification du Gouverneur en conseil. Je présume donc que le comité exécutif ou quelques-uns de ses membres seront nommés par le conseil des directeurs et le comité exécutif est à peu près et réellement le corps dirigeant du chemin de fer. Dans ce cas, le Gouvernement décline toute responsabilité et dit: "Vous pouvez créer un comité exécutif, mais si ce comité fait des recommandations, nous n'avons pas à les ratifier, parce que nous n'avons pas été consultés. Adressez-vous au conseil des directeurs—nous ne pouvons pas entrer dans l'administration de la ligne; c'est aux directeurs de voir que tout soit parfait." Je demande que ce comité exécutif et les pouvoirs qui lui seront conférés soient soumis au contrôle du Parlement.

L'hon. M. REID: Dans toutes les grandes compagnies comme celle-ci, quand le conseil des directeurs n'est pas dans la localité où se trouve le siège de la compagnie, on nomme un comité exécutif pour diriger les affaires dans l'intervalle des assemblées régulières. Dans le cas actuel, les directeurs vivent séparés les uns des autres. L'un d'eux réside dans la Saskatchewan, un autre au Manitoba et le reste dans l'est du Canada. Le but de cet article est de permettre au comité exécutif de s'occuper des affaires dans l'intervalle des assemblées de directeurs. Naturellement, les directeurs nommés par le Gouvernement sont responsables de la conduite du comité exécutif, et tout ce qui est fait par ce comité devra être ratifié et confirmé par les directeurs à leur assemblée régulière. S'il en était autrement, il faudrait que les directeurs demeurent dans une localité où ils pourraient être convoqués à tout moment, très souvent à une heure d'avis seulement. Actuellement, pour l'exploitation du réseau du Canadian National Railway, je crois que le quorum est fixé à six pour une assemblée du comité exécutif.

M. BUREAU: A qui le comité exécutif actuel fait-il rapport?

L'hon. M. REID: Au conseil des directeurs.

M. BUREAU: Tel qu'il est actuellement constitué?

L'hon. M. REID: Oui. Le comité exécutif fait rapport aux directeurs à leur assemblée régulière.

M. BUREAU: C'est seulement en ce qui touche aux règlements adoptés pour l'exploitation de l'ancienne compagnie du Nord-Canadien.

L'hon. M. REID: Il va sans dire que les directeurs de l'ancien chemin de fer du Nord-Canadien ont adopté les règlements qui gouvernent les actes du comité exécutif à l'heure qu'il est. Il est à présumer, toutefois, que les nouveaux directeurs adopteront de nouveaux règlements.

M. BUREAU: Voilà quelle est la cause de toutes les objections soulevées. La compagnie qui se compose de directeurs nommés par le Gouvernement peut adopter des règlements et le ministre suppose que des hommes irréprochables et impeccables seront appelés à ces fonctions. Nous, les députés de la gauche, n'avons pas foi en ces administrateurs, parce que nous n'avons pas confiance en ceux qui les nommeront; voilà pourquoi nous désirons prendre des précautions et mettre un frein à tous ces pouvoirs que le Gouvernement veut conférer à ces fonctionnaires.

Le ministre l'a déclaré, le comité exécutif sera responsable au conseil des directeurs, et ces derniers seront très souvent désireux d'excuser les actes du comité exécutif, si cela peut être de quelque secours au Gouvernement. Voilà ce que nous redoutons et voilà ce contre quoi nous voulons nous mettre en garde.

Le bill ne renferme aucune disposition pour autoriser quelqu'un en particulier à établir des règlements. Dans le cas d'une compagnie ordinaire, les règlements devraient être soumis à l'assentiment des actionnaires, c'est-à-dire aux gens ayant placé leurs capitaux dans l'entreprise; dans le cas actuel, toutefois, nous n'avons pas de sauvegarde de cette nature. Je désire donc que les règlements et les pouvoirs que l'on entend conférer au comité exécutif soient sous l'autorité du Parlement.

L'hon. M. MEIGHEN: Sous le régime de la loi des chemins de fer, certains des règlements établis par une compagnie de chemin de fer doivent être approuvés par les actionnaires. Mais dans le cas actuel, les règlements qui devraient être ordinairement soumis à l'approbation des actionnaires devront être homologués par le Gouverneur en conseil.

L'article 9 du projet de loi est ainsi conçu:

Chaque fois que, en vertu des dispositions de la loi des chemins de fer ou de tout autre statut ou loi, il faut l'approbation, la sanction ou la confirmation par les actionnaires, cette approbation, sanction ou confirmation peut être donnée par le Gouverneur en conseil.

En conséquence, les règlements devront être approuvés par le Gouverneur en conseil chaque fois que la loi des chemins de fer exigera qu'ils soient soumis à l'assentiment des actionnaires.

M. BUREAU: C'est un principe vicieux.

L'hon. M. MEIGHEN: Mais qui est assez ancien.

M. BUREAU: Pas dans les autres pays.

L'hon. M. MEIGHEN: Ce principe est en vigueur depuis assez longtemps en Canada.

M. BUREAU: Depuis la guerre seulement.

L'hon. M. MEIGHEN: Je croyais que l'honorable député soutenait que les règlements devraient être approuvés par le Gouverneur en conseil.

M. BUREAU: Pas du tout; je prétends qu'ils devraient être soumis à l'approbation du Parlement.

L'hon. M. MEIGHEN: Je me vois dans l'obligation de contredire mon honorable ami sur ce point. Si les fonctions du Parlement doivent être étendues de cette façon-là, je ne sais comment nous pourrons arriver à expédier les affaires. Le point que j'avais l'intention de soulever, toutefois, en prenant la parole, c'est que les règlements doivent être soumis à l'homologation du Gouverneur en conseil.

D'après l'article 8 du projet de loi, ces règlements peuvent décréter la nomination d'un comité exécutif, mais il est nécessaires que les membres du comité fassent tous partie du conseil d'administration. Donc, la nomination des membres du comité exécutif aura déjà été sanctionnée par le Gouvernement en conseil. Il est évident que le conseil d'administration, surtout s'il est formé de citoyens appartenant à toutes les parties du Canada, aura besoin des services d'un comité exécutif.

M. McKENZIE: Je ne vois pas du tout la nécessité de l'article 9. N'est-il pas entendu que le conseil d'administration a le droit de nommer des administrateurs et qu'il est responsable de l'administration tout entière? N'est-ce pas la coutume aussi et n'est-il pas entendu que le conseil de direction peut exercer ses pouvoirs de la manière dont il le jugera à propos? Si le conseil est d'avis qu'un comité, la partie exécutive de ce corps, devra exercer les pouvoirs de quelques-uns d'entre eux, pourquoi irions-nous leur tracer la ligne de conduite à suivre? Est-ce que les directeurs n'ont pas les pouvoirs généraux d'administrer la compagnie d'après leurs lumières?

L'hon. M. MEIGHEN: Les directeurs possèdent, il n'y a pas le moindre doute à cet égard, les mêmes pouvoirs et la même autorité que les directeurs de n'importe quelle compagnie de chemin de fer, sauf les modifications que décrète le présent bill. En d'autres termes, dans chaque cas où la sanction des actionnaires d'une compagnie de chemin de fer n'est pas nécessaire, les directeurs de la compagnie du chemin de fer national n'auront pas besoin de l'autorisation du Gouverneur en conseil; mais dans le cas contraire, les directeurs devront demander l'adoption d'un décret en conseil ratifiant les règlements édictés par le conseil de direction.

M. McKENZIE: Le ministre n'a pas répondu exactement à la question que j'ai soulevée.

Pourquoi leur dire alors qu'ils auront le droit de choisir parmi eux un comité exécutif lorsque le droit commun et la pratique leur donnent ce droit?

L'hon. M. MEIGHEN: Je ne crois pas qu'ils aient ce droit si un statut ne le leur reconnaît point. Nul comité exécutif ne peut exercer d'autres pouvoirs que ceux qui lui sont conférés par la loi.

M. McKENZIE: Ces sortes de corps peuvent exercer les pouvoirs généraux dont ils sont investis.

M. BUREAU: Corps choisis parmi leurs membres.

L'hon. M. MEIGHEN: Non sans être autorisés à élire un comité exécutif qui aura ces pouvoirs, et pas plus le droit commun que nulle pratique. . . .

M. McKENZIE: Ils pourraient nommer un gérant.

L'hon. M. MEIGHEN: Sans doute, mais non pas déléguer leurs pouvoirs à un comité exécutif, à moins qu'une loi ne les y autorise.

M. BUREAU: Par le fait, les directeurs eux-mêmes constituent un comité exécutif.

L'hon. M. MEIGHEN: Effectivement.

M. BUREAU: Parce qu'ils ne sauraient se déléguer à eux-mêmes des devoirs qu'ils ne possèdent pas. Ils ont le droit d'agir en qualité de comité exécutif. Chaque individu est membre de ce comité. Pourquoi faudrait-il une loi leur disant que cinq ou six d'entre eux feront ces fonctions. Vous dites que les membres du comité exécutif seront choisis parmi les membres du bureau; mais, pour être membre du comité exécutif, il faut d'abord être directeur, et vous avez alors dans les mains le pouvoir exécutif. Cela signifie quelque chose ou rien. L'objet de cet article serait, je suppose, de permettre au bureau des directeurs de nommer à ce comité exécutif des personnes qui ne font pas partie de la direction.

L'hon. M. MEIGHEN: L'effet de cet article sera simplement d'autoriser un moindre nombre que le quorum à faire l'ouvrage du corps entier des directeurs. C'est ce que peut faire déjà un quorum en vertu de la loi des chemins de fer. Nous autorisons le bureau des directeurs à créer, s'il le désire, un corps moins nombreux, qu'ils appelleront le comité exécutif et auquel ils donneront les pouvoirs que possèdent les directeurs eux-mêmes.

M. ROSS: Combien de membres avez-vous actuellement?

L'hon. M. MEIGHEN: Onze.

M. ROSS: Par cet article 8, vous donnez aux directeurs le droit de créer un comité exécutif et vous les autorisez à investir ce comité par un règlement, de tous les pouvoirs qu'il leur plaira. Vous nommez onze directeurs pris un peu partout dans le pays pour la protection de certains intérêts et pour vous assurer le bénéfice de certaines connaissances qu'ils sont censés avoir. Est-ce que vous n'arriverez pas à ceci, que ces onze hommes désigneront cinq ou six d'entre eux, de manière que vous aurez à la direction l'ancienne coterie, comme le disait hier soir le représentant de Pontiac (M. Cahill). Ils seront peut-être la majorité et pourront alors par des règlements, qu'ils ont le droit d'établir sans l'approbation du Gouverneur en conseil, nommer deux ou trois d'entre eux comme comité exécutif.

M. BUREAU: Neuf.

M. ROSS: L'article ne mentionne aucun nombre.

L'hon. M. REID: C'est six actuellement.

M. ROSS: Je sais; mais vous avez donné au comité le droit de nommer un nombre

quelconque, et il pourra en nommer deux, trois ou quatre. Le ministre dit que, aux termes de la loi des chemins de fer, il y aura un quorum de fixé pour le bureau des directeurs; mais cet article permettra à la direction de former un comité exécutif, avec cette conséquence que les directeurs pourraient s'entendre pour nommer, par un règlement, deux ou trois d'entre eux membres du comité exécutif, et il serait alors possible à l'ancienne clique d'obtenir le contrôle des chemins de fer de l'Etat, cette clique dont faisait partie MM. Mackenzie, Mann et Hanna. Il serait bon de se prémunir contre cette mésaventure en reconnaissant au Gouverneur en conseil le droit d'approuver ou de désapprouver la composition de ce comité.

L'hon. M. MEIGHEN: Il y a un autre point que j'ai omis de signaler: tout membre du bureau peut, s'il le désire, assister à une séance du comité exécutif.

M. ROSS: L'article ne le dit pas.

L'hon. M. MEIGHEN: On ne peut pas dire tout. Il faut supposer que les directeurs agiront en hommes pratiques et raisonnables. S'il fallait mentionner tous les menus détails dans un projet de loi, nous n'en finirions pas.

Il est bien vrai que le comité exécutif est peu nombreux, mais en vertu des règlements prévus, tout membre du conseil peut assister aux séances de ce comité, s'il le désire. Il est prévu, en outre, que toute décision de ce comité peut être annulée à la première réunion subséquente des directeurs. Nous ne voulons pas imposer à ces hommes qui vont être investis de grands pouvoirs, plus de restrictions qu'il n'en est imposé d'ordinaire à des directeurs. D'ailleurs, nous ne saurions tirer de là un bien grand avantage. Ce qu'il y a à faire, c'est de les munir des pouvoirs nécessaires, de les tenir responsables de l'exercice de ces pouvoirs et de les estimer assez pour ne pas les menacer de décréter contre eux certaines lois comme si nous les prenions pour des gens qui ne seraient pas raisonnables.

M. ROSS: Mon honorable ami dit qu'il existe certains règlements; mais ils ne sont pas incorporés dans ce bill et nous ne savons pas s'ils auront force et effet quand les nouveaux directeurs seront nommés.

M. CASGRAIN: Pourquoi les règlements ne sont-ils pas soumis en même temps que ce bill?

L'hon. M. MEIGHEN: Il va falloir les soumettre à l'approbation du Gouverneur en conseil.

L'hon. M. MARCIL: Je n'ai pas entendu dire à l'honorable ministre si le Gouvernement voulait que chaque province fût représentée dans ce conseil de directeurs. Cette entreprise étant une entreprise nationale, toutes les provinces que traverse ce chemin de fer seront-elles représentées dans ce conseil?

L'hon. M. REID: Cette question n'a pas encore été décidée; toute l'affaire sera étudiée quand il s'agira de savoir combien de directeurs il faudra nommer. Il se peut que nous en nommions neuf ou moins. Il sera question, avant tout, de choisir les hommes les plus compétents, et il est possible que nous ne soyons pas en état de nommer un directeur pour chaque province.

L'hon. M. MARCIL: Alors, il pourrait arriver qu'ils fussent tous de la même province?

L'hon. M. REID: Ce n'est pas probable. On pourrait peut-être en prendre deux ou trois dans une seule province, et dans ce cas toutes les provinces ne pourraient pas être représentées.

M. ROSS: L'honorable ministre veut-il dire que les règlements devront être soumis à l'approbation du Gouverneur en conseil?

L'hon. M. MEIGHEN: Oui, car d'après la loi des chemins de fer, il faut qu'ils soient approuvés par les actionnaires, et l'article 9 dit que c'est le Gouverneur en conseil, au lieu des actionnaires, qui devra donner son approbation.

M. CANNON: L'article précédent donne droit aux directeurs de faire des règlements et d'organiser la compagnie, et d'après cet article nous donnons droit aux directeurs de nommer un comité exécutif. L'honorable ministre des Chemins de fer ou le ministre intérimaire voudrait-il me dire quel sera le rôle du ministre des Chemins de fer dans l'administration du réseau, quand ce bill aura été adopté, et s'il ne doit jouer aucun rôle à cet égard, quel contrôle aura le Parlement sur l'administration de ce réseau?

Voilà, je crois, une question de très haute importance. Nos chemins de fer vont être administrés par un conseil composé de directeurs que nous ne connaissons pas. Le Gouvernement nous dit que les directeurs actuels pourront être remplacés; mais ils pourraient bien ne pas l'être, et, par suite, l'action du Gouvernement par rapport à ce conseil est incertaine et indéfinie. Les représentants du peuple n'ont qu'un moyen de diriger les dépenses relatives à nos chemins de fer ou d'exercer une autorité dans leur administration, c'est de posséder, parmi eux, quelqu'un qui soit autorisé à parler au nom de l'administration. Si l'on accorde aux directeurs les pouvoirs que ce bill a pour objet de conférer, l'administration des chemins de fer sera enlevée au ministre, son ministère deviendra inutile et il n'existera plus de ministre responsable au Parlement en ce qui concerne les chemins de fer.

L'hon. M. REID: Ce n'est pas le ministre des Chemins de fer qui exploite vraiment nos lignes; il n'a jamais exploité l'Intercolonial, il s'en rapporte, pour cela, à ses fonctionnaires; mais le Gouvernement doit exercer une surveillance sur le réseau, il surgit, tous les jours, des questions qui doivent lui être soumises. En outre, il se présente des cas intéressant les autres chemins de fer du Canada, et il faut que le ministre en prenne connaissance, il faut qu'il joue le rôle d'intermédiaire entre le réseau des chemins de fer nationaux et le Parlement ou le Gouvernement. Que l'honorable député n'aille pas s'imaginer que le ministre des Chemins de fer est peu occupé.

M. BUREAU: Il a charge du canal Welland.

L'hon. M. REID: Oui, et cela contribue à lui assurer de l'ouvrage.

La compagnie du chemin de fer national du Canada doit s'adresser au ministère de temps à autre au sujet des travaux de construction et de plusieurs autres affaires qui concernent le réseau. Le ministre et le département auront assez à faire sans s'occuper de l'exploitation.

M. CANNON: Je serais le premier à regretter la suppression du ministère de mon honorable ami; j'aime beaucoup à le voir ici et son absence me chagrinerait. Cependant, lorsque le ministre intérimaire de la Justice aura fait adopter le présent bill, le ministre des Chemins de fer s'apercevra peut-être que celui-ci a une portée beaucoup plus grande qu'il le croit et qu'il lui enlèvera des pouvoirs dont il pense être encore revêtu. L'exemple de l'Intercolonial ne cadre pas du tout avec ce cas-ci. Ce chemin de fer est une entreprise de l'Etat exploitée par une commission. La compagnie du chemin de fer national du Canada est une compagnie à part qui possède les pouvoirs d'une compagnie ordinaire de chemin de fer. Le ministre n'a rien à dire concernant l'administration du Pacifique-Canadien, et la compagnie du chemin de fer national du Canada se trou-

ve dans la même situation. La gestion de toutes les voies ferrées de l'Etat sera confiée à cinq, dix ou quinze hommes, et le Parlement n'aura absolument rien à y voir. Le ministre a fait observer qu'il aurait son mot à dire au sujet de la construction et des rapports entre cette compagnie et les autres compagnies canadiennes de chemin de fer. Eh bien, l'expérience m'apprend qu'il en sera tout autrement. Il y a quelques mois, j'ai écrit au ministre pour lui demander ce qu'il se proposait de faire relativement à un état de choses qui prévalait dans une paroisse de ma circonscription, et il m'a répondu que cela ne le concernait pas; qu'une commission ayant été nommée pour s'occuper des chemins de fer de l'Etat, j'aurais à m'adresser à M. Hanna. Par conséquent, le ministre a reconnu, il y a trois mois, qu'il n'avait aucune autorité relativement aux voies ferrées; après l'adoption du présent projet, sa situation sera pire encore.

M. BUREAU: Quel chemin de fer était-ce?

M. CANNON: Le Transcontinental. Le ministre a dit qu'il n'était pas autorisé à s'adresser au président de la nouvelle commission. Le Parlement devrait faire en sorte de sauvegarder les prérogatives du public. Personne ne sait quels seront les nouveaux directeurs. Mon honorable ami a déclaré hier soir que les directeurs actuels pourraient être remplacés. Après l'adoption du bill, le ministère sera libre de nommer ceux qu'il lui plaira. J'espère qu'il fera un bon choix, mais il lui arrive de faire de mauvaises nominations. Choisira-t-il des gens du métier comme membres du conseil d'administration, ou bien nommera-t-il des amis politiques pour récompenser leurs services passés? Je l'ignore et les membres du comité l'ignorent aussi. Nous devrions mettre dans le projet toutes les sauvegardes que nous pourrons. Le public en a assez de la situation où se trouvent les chemins de fer et des lois que le ministère fait adopter à leur égard. Le bill du Nord-Canadien, qui est devenu loi il y a quelques années, a suscité beaucoup d'opposition; le présent bill causera assurément une grande agitation parmi le public. Nous devons l'examiner très attentivement et faire en sorte de ne pas remettre à l'ancienne faction de Mackenzie et Mann, les voies ferrées que nous avons achetées et qui nous ont coûté des millions. Nous ne voulons plus qu'on gaspille les deniers publics comme on les a gaspillés ces années dernières pour le Nord-Canadien.

[M. Cannon.]

M. SINCLAIR (Guysborough): Le ministre intérimaire de la Justice (M. Meighen) déclarait tantôt que les règlements établis par le conseil d'administration seront subordonnés à l'approbation du Gouverneur en conseil. Je crois savoir que le ministre fonde cette déclaration sur l'article 9 qui décrète que chaque fois que, en vertu des dispositions de la loi des chemins de fer, il faut la sanction des actionnaires, cette sanction peut être donnée par le Gouverneur en conseil. L'article 122 de la loi nouvelle que la Chambre est en train de rendre, pourvoit à l'établissement de règlements par le conseil d'administration, mais il ne pourvoit pas à l'obligation de les soumettre aux actionnaires.

M. le PRESIDENT: L'honorable député discute maintenant l'article 9. L'article 8 sera-t-il adopté?

M. BUREAU: Les deux articles se complètent.

L'hon. M. MEIGHEN: L'honorable député interprète bien la loi. Je me demande si, dans ma dernière phrase, j'ai répété ce que j'avais dit précédemment en réponse au représentant de Middlesex-Ouest, à savoir, que les règlements qui, aux termes de la loi des chemins de fer, doivent être confirmés par les actionnaires devront maintenant l'être par le Gouverneur en conseil. Il y a certains règlements, comme ceux qui ont trait à la nomination des fonctionnaires et à l'administration générale, qui ne doivent pas être approuvés par les actionnaires; cependant, ainsi qu'on le verra à l'article 132, tous les règlements d'importance majeure doivent être approuvés par eux; ils devront donc être approuvés maintenant par le Gouverneur en conseil.

Il y a aussi cette prescription de l'article 120:

> Les directeurs sont soumis à la surveillance et au contrôle des actionnaires à leurs assemblées annuelles, à tous les règlements de la compagnie et aux ordres et instructions qui sont donnés de temps à autre aux assemblées annuelles ou spéciales; mais ces ordres et instructions ne doivent pas être contraires aux prescriptions ou aux dispositions expresses ni de la présente loi ni de la loi spéciale, ni incompatibles avec elles.

Je suppose que cet article, lui aussi, autorise le Gouverneur en conseil à intervenir.

M. ROSS: Aux termes des articles en question de la loi des chemins de fer, les

directeurs devront-ils préalablement faire approuver par le Gouverneur en conseil le règlement par quoi ils désigneraient certains d'entre eux pour constituer le comité exécutif?

L'hon. M. MEIGHEN: Oui.

M. ROSS: Sur quoi le ministre fonde-t-il son dire?

L'hon. M. MEIGHEN: Sur ce que les directeurs sont expressément autorisés à établir des règlements de certaine nature sans consulter les actionnaires. Bref, en tout ce qui n'est point prévu en l'article 122, les directeurs doivent faire ratifier leurs actes et, en allant aux informations, je constate que l'on obtient invariablement la sanction du règlement qui constitue le comité exécutif et lui confère ses pouvoirs.

M. BUREAU: Le ministre daignerait-il m'indiquer l'article de la nouvelle loi qui oblige les directeurs à obtenir l'assentiment des actionnaires?

L'hon. M. MEIGHEN: Si je ne me trompe, les pouvoirs qui ne leur sont pas expressément conférés par la loi, les directeurs ne peuvent les exercer que du consentement des actionnaires de la compagnie.

M. BUREAU: Indiquez-moi cet article de la loi.

L'hon. M. MEIGHEN: Ce n'est pas la peine. Ce que j'entends, c'est que les directeurs n'ont d'autres pouvoirs que ceux que la loi leur confère. Ce sont les actionnaires qui forment la compagnie, les directeurs, par conséquent, ne peuvent tenir de celle-ci que les pouvoirs qui leur sont donnés par les actionnaires. La loi leur accorde certains pouvoirs: ce qu'elle ne leur donne pas, ils ne le possèdent point: voilà pourquoi ils sont tenus de faire ratifier par les actionnaires tous ceux de leurs actes que la loi n'autorise pas formellement.

M. BUREAU: D'où les actionnaires tiennent-ils ce droit?

L'hon. M. MEIGHEN: De ce qu'ils constituent la compagnie et que les directeurs agissent au nom de celle-ci. D'où il suit que les directeurs ne peuvent faire telle ou telle chose qu'en tant qu'ils sont capables de prouver leur autorisation à l'accomplir.

M. BUREAU: L'article 120 le leur permet.

L'hon. M. MEIGHEN: Mais ils ne peuvent aller au delà des prescriptions de cet article.

M. BUREAU: Les actionnaires ne peuvent rien faire qui soit incompatible avec la loi, mais les directeurs ont en tout temps le droit d'établir des règlements ou d'adopter des résolutions, pourvu qu'il ne s'y trouve rien de contraire à la loi. Le raisonnement du ministre ne tient pas debout. Les directeurs sont libres d'accomplir, par voie de règlements, tout ce qui n'est pas compatible avec les prescriptions du présent projet de loi.

L'hon. M. MEIGHEN: Les directeurs peuvent établir des règlements ou adopter des résolutions en conformité des alinéas "a", "b" et "c" de l'article 122.

M. BUREAU: Cela ne restreint en rien le pouvoir que confère l'article précédent.

L'hon. M. MEIGHEN: Il leur est permis d'exercer les pouvoirs énoncés en l'article 120 dans la mesure où ils ne sont pas incompatibles avec la loi, mais ils ne sauraient accomplir aucun acte qui n'est pas autorisé.

M. BUREAU: Mais si, puisqu'un autre article autorise les directeurs à gérer l'entreprise, ce qui signifie qu'ils peuvent faire tout ce que requiert l'administration du chemin de fer. L'article 122 porte simplement que les directeurs peuvent, de temps à autre, établir des règlements ou adopter des résolutions, sauf incompatibilité avec la loi, pour les objets de l'administration. Ce mot "administration" embrasse tout.

L'hon. M. MEIGHEN: Non pas.

M. ROSS: Le ministre réfute lui-même son propre argument. Les directeurs, dit-il, ayant l'autorisation de la loi pour faire certaine chose, ils n'ont pas besoin de celle des actionnaires.

L'hon. M. MEIGHEN: Là où ils sont autorisés par la loi, ils ne sont pas obligés d'avoir l'assentiment des actionnaires.

M. ROSS: Il s'agit, ici, de leur accorder l'autorisation de la loi. Reportons-nous à l'article 8:

Les règlements de la compagnie peuvent établir un comité exécutif du conseil des directeurs, aux fins d'exercer les pouvoirs que les règlements peuvent spécifier.

L'hon. M. MEIGHEN: Il s'agit là des règlements de la compagnie et non de ceux que les directeurs auront établis.

M. BUREAU: Qu'est la compagnie?

M. ROSS: Qui fait ces règlements-là?

L'hon. M. MEIGHEN: La compagnie

M. BUREAU: Si je demande: Qui est la compagnie? le ministre répond: Les

directeurs. A ma question: Qui sont les directeurs? le ministre rétorque: La compagnie. Voilà la façon d'argumenter que le ministre affectionne. Dans le cas présent, la compagnie est un corps de directeurs nommés par le Gouvernement, siégeant en conseil, n'est-ce pas ?

L'hon. M. MEIGHEN: Oui.

M. BUREAU: Alors, quelle est la différence entre la compagnie et les directeurs? Ceux-ci constituent la compagnie et la compagnie, ce sont les directeurs.

L'hon. M. MEIGHEN: Mon honorable ami tourne dans un cercle vicieux.

M. BUREAU: Que le ministre a créé et dont je ne puis sortir.

L'hon. M. MEIGHEN: L'article 8 dit :

Les règlements de la compagnie peuvent établir un comité exécutif du conseil des directeurs, aux fins d'exercer les pouvoirs que les règlements peuvent spécifier.

C'est-à-dire que quels que soient les pouvoirs des directeurs comme administrateurs, ils peuvent prendre l'avis du comité exécutif. D'après l'article 120 de la loi des chemins de fer, les directeurs jouissent de certains pouvoirs et ces derniers ne les empêchent pas de consulter le comité exécutif. Mais ils ne peuvent pas déléguer au comité, des pouvoirs qui ne leur sont pas attribués. Si les actionnaires leur donnent des pouvoirs, ils doivent, à leur tour, en investir le comité exécutif, à condition, cependant, que ces pouvoirs ne viennent pas à l'encontre des règlements.

M. BUREAU: Quels sont les règlements qui ont besoin, pour être valides de la ratification des actionnaires, et quel est l'article qui permet au ministre de parler ainsi?

L'hon. M. MEIGHEN: Si je ne me trompe, l'article 132 mentionne quelques-uns de ces règlements. Cet article est très long et je ne suppose pas que l'honorable député exige que j'en donne lecture.

M. BUREAU: Il stipule qu'il faut un vote des deux tiers des actionnaires pour autoriser l'émission d'obligations.

M. SINCLAIR (Guysborough): Je vois qu'il est stipulé que les directeurs peuvent faire des règlements relatifs à l'administration des affaires de la compagnie, à la nomination et à la révocation des fonctionnaires et à tout ce qui se rattache aux fins de la compagnie. Le Gouverneur en conseil est l'actionnaire de la compagnie, n'est-ce pas ?

L'hon. M. MEIGHEN: Oui.

M. SINCLAIR (Guysborough): Alors, comme il n'y a pas d'actionnaires dans le sens véritable de ce mot, tous les règlements ne devraient-ils pas être soumis à l'approbation du Gouverneur en conseil ?

L'hon. M. MEIGHEN: Le comité pourrait discuter le point. Je ne crois pas qu'on doive s'opposer à cela, à moins qu'on ne pense que cet article confère au Gouvernement, le pouvoir de fixer les appointements et de diriger l'administration. On peut se demander s'il est à propos qu'il en soit ainsi, au point de vue du raisonnement, mais cela tendrait certainement à placer l'administration de ce réseau à la merci des influences politiques, ce qui est son cas présentement. On peut, toutefois, invoquer beaucoup de raisons à l'appui de la prétention contraire.

M. NESBITT: En ce qui me concerne, les pouvoirs donnés aux directeurs ne m'alarment pas, et j'espère que le Gouvernement verra à nommer des directeurs indépendants des partis politiques, qui connaissent un peu l'administration des chemins de fer et qui agiront en pleine liberté. Je combats énergiquement l'idée de soumettre nécessairement et exclusivement au Gouverneur en conseil, les règlements rédigés par les directeurs. Il y a, sans doute, des règlements qu'il faut soumettre au Gouvernement, tels, par exemple, ceux qui se rattachent à la mise des obligations sur le marché. Mais exiger des directeurs, qu'ils soumettent des règlements relatifs à l'exploitation du réseau et à des détails d'administration interne, telle la nomination ou la révocation des fonctionnaires, serait mettre cette exploitation sous l'influence immédiate du favoritisme politique et c'est là ce que nous éviterons de faire, j'ose l'espérer.

L'article 8 est simplement la disposition que les grandes corporations adoptent. Il faut un bureau exécutif, chargé de l'administration. On accorde souvent des pouvoirs très étendus à des corps exécutifs qui, il va sans dire, doivent faire rapport au bureau des directeurs, avant de prendre une initiative importante. C'est une chose bien ordinaire de permettre au bureau des directeurs, de nommer un comité exécutif pour administrer le réseau.

M. BUREAU: Cela ne se fait pas dans le cas des compagnies de chemins de fer.

M. NESBITT: Oui, voyez le chemin de fer du Pacifique-Canadien, et vous connaissez ceux qui forment le comité exécutif. C'est ce dernier et non pas le bureau

des directeurs, à qui nous devons le grand succès qui a marqué l'exploitation de cette voie ferrée. Quant à la question de soumettre tous les règlements, je crois que nous devrions tenir pour acquis, que nous allons nommer, ou, du moins, que nous nous efforcerons de nommer, à titre de directeurs et surtout à titre de membres du bureau exécutif, des hommes qui sont renseignés un peu sur les questions de chemins de fer. Quant à la question, si l'on doit, ou non, enlever la responsabilité au ministre des Chemins de fer, je crois que cela est impossible, car tant que nous posséderons le chemin de fer, le Gouvernement sera responsable des actes, non seulement du comité exécutif, mais encore du bureau des directeurs.

M. BUREAU: Mon honorable ami semble être surpris de ce que l'on recommande que les règlements soient soumis au Gouverneur en conseil. La loi des chemins de fer dit: "Tous ces règlements, règles et ordonnances, excepté ceux qui ont trait au péage ou qui sont de nature privée et domestique et ne touchent pas le public en général, devront être soumis à l'approbation du Gouverneur en conseil."

M. NESBITT: Où trouvez-vous cela?

M. BUREAU: Dans la loi des chemins de fer, chapitre 37 des Statuts revisés, 1906.

M. NESBITT: Prenez la nouvelle loi.

M. BUREAU: Hier soir, j'ai été interpellé parce que j'invoquais la nouvelle loi et c'est la raison pour laquelle j'invoque l'ancienne aujourd'hui.

M. McKENZIE: Je ne vois pas que l'on puisse s'opposer à ce que les règlements soient soumis à l'approbation du Gouverneur en conseil. Ce serait une garantie et l'on devrait ajouter cela à l'article 8. Cela ne peut pas faire de mal. Je ne suis pas prêt à laisser gouverner la nation d'après des lois faites par des sociétés indépendantes sur lesquelles nous n'avons aucun contrôle. La disposition se trouve dans la loi générale que vient de lire l'honorable député de Trois-Rivières, et j'estime que nous ferions bien d'ajouter à l'article 8 que tous les règlements devront être soumis à l'approbation du Gouverneur en conseil. Si l'on fait cela les règlements seront portés à l'attention du département de la Justice, qui verra, j'espère, à ce qu'ils soient conformes à la loi.

L'hon. M. MEIGHEN: L'article dont l'honorable député de Trois-Rivières vient de donner lecture s'applique aux règlements qui ont trait à la sécurité du public.

M. BUREAU: Je crois l'avoir déclaré.

L'hon. M. MEIGHEN: Eh bien, les règlements établis par cette compagnie seront soumis à l'approbation du Gouverneur en conseil quand ils seront d'une nature semblable à ceux mentionnés dans l'article dont l'honorable député a donné lecture. Quant à la question de soumettre tous les règlements au Gouverneur en conseil, je suis personnellement enclin à approuver l'idée de l'honorable député d'Oxford-Nord. D'autre part je ne puis cacher ma joie en voyant que l'honorable leader de l'opposition a maintenant un faible pour les arrêtés ministériels. S'il nous faut approuver tous les règlements de la compagnie des chemins de fer de l'Etat, il nous faudra le faire de cette façon-là. Aussi j'espère que le leader de l'opposition ne nous reprochera plus de gouverner par arrêtés ministériels. Nous cherchons à l'éviter, et dans tous les cas nous sommes prêts à donner à la direction une plus grande liberté pour l'administration du réseau.

M. McKENZIE: Le ministre intérimaire de la Justice a tort de penser que je suis converti au système de gouvernement par arrêtés ministériels. J'ai toujours soutenu ici le principe qui veut qu'une loi soit toujours inscrite dans les statuts, et tous ceux qui ont jamais porté attention à mes paroles le savent. Mais ces règlements devraient être soumis à ceux qui sont responsables envers le Parlement. Je ne suis pas en faveur de règlements; je veux une loi spécifique et claire, mais si nous devons avoir des règlements tâchons de les contrôler. Je ne suis pas d'avis de laisser les directeurs libres de faire les lois qu'ils voudront, sans qu'elles soient approuvées par quelque corps responsables envers le Parlement. Vous faites du bureau de direction un parlement en miniature avec pouvoir de faire des lois qui engagent tous les gens. Je ne suis pas en faveur de laisser une telle liberté à qui que ce soit. Peu importe qui fait les lois touchant la propriété et la liberté des gens, il faut qu'elles viennent ensuite devant le Parlement et soient soumises à la juridiction du corps des représentants du peuple. C'est là mon seul objectif en demandant que les règlements soient soumis à l'approbation du Gouverneur en conseil.

M. KEEFER: Que l'on me permette de dire quelques mots au nom des employés de chemins de fer. Je connais leur sentiment à cet égard, car ils m'ont fait demander il

y a un an. Ainsi qu'ils le déclarent catégoriquement, leur désir est que la direction de ce réseau ne subisse autant que possible aucune influence politique. Ils voudraient qu'elle fût confiée, si possible, à une commission. Ce qui est proposé dans ce projet de loi est ce qui se rapproche le plus d'une commission. Une compagnie n'agit que par l'intermédiaire de son bureau de direction et suivant ses règlements. Or si nous plaçons chacune des attributions définies dans ces règlements sous la surveillance du Gouverneur en conseil, nous allons introduire dans la direction du réseau cette intervention politique à laquelle s'opposent absolument les employés de chemins de fer. Prenez, par exemple, la question des avancements.

Quand un employé sert fidèlement la compagnie, ses supérieurs savent s'il faut en faire un contremaître de locomotive, un chef de garage, un chef de section, un chef de traction ou lui confier quelque autre service. Ces employés s'élèvent à des postes plus importants. Il est préférable de laisser ces questions à l'administration que ce soit le comité exécutif ou le directeur général de la compagnie. Comme l'a observé le député d'Oxford-Nord (M. Nesbitt) tout avancement au poste de trésorier ou autre fonction, doit venir d'un tribunal supérieur, ou bien être soumis à l'exécutif. Le Gouvernement du jour, quel qu'il soit, voudrait peut-être confier ce poste à un ami. J'espère que cette Chambre ne songera jamais à faire confirmer par décret du conseil tous les actes de ce tribunal ou conseil indépendant.

M. McKENZIE: Je tiens à ce qu'on ne se méprenne pas sur le sens de ma proposition. Je ne pense nullement que chacune des démarches ou des actions de cette compagnie doive être autorisée par un règlement. Qu'il faille adopter un règlement pour chaque nomination ou avancement d'un membre du personnel, pour chaque achat ou réfection de locomotive, voilà ce que je n'ai jamais suggéré et je ne nourris nullement cette idée. Ces hommes dont parle l'honorable député doivent avoir du jugement et du bon sens. Nous leur faisons confiance et nous croyons qu'ils s'acquitteront bien de leur tâche. Il me répugne de penser qu'on divorcerait la politique de cette entreprise. Ostraciser la politique de cette œuvre reviendrait à bannir toute influence qui pourrait s'exercer sur la question de l'exploitation par l'Etat. Ceux qui sont préposés à la direction de ce réseau ne sont pas des êtres supérieurs, ou meilleurs que les autres hommes: ce sont des êtres humains, se laissant influencer par les penchants et l'ambition commune à l'humanité. Nous ne voulons pas nous ingérer dans l'administration du réseau ni gêner leur action; seulement nous prétendons que ce sont les représentants du peuple dans cette Chambre qui doivent exercer leur surveillance sur la propriété de l'Etat et du public. Suggérer qu'il faut des règlements pour l'achat du matériel roulant voulu, pour les marchés relatifs aux marchandises et autres mesures nécessaires au progrès du réseau, c'est le comble de l'absurde. Il faut laisser à ces directeurs la latitude voulue; mais pour certains objets il leur faudra des règlements tout aussi bien que des lois, et si le besoin d'un règlement se fait sentir dans l'exploitation du réseau, il faut que ce règlement soit soumis à l'exécutif et par le même indirectement à l'approbation de cette Chambre et du peuple représenté par le Gouverneur en conseil.

Sur l'article 9 (approbation par le Gouverneur en conseil au lieu des actionnaires).

M. CASGRAIN: Le ministre intérimaire de la Justice (M. Meighen) voudrait-il bien me dire pourquoi il est décrété ici que chaque fois que, en vertu des dispositions de la loi des chemins de fer ou de tout autre statut, il faut l'approbation des actionnaires, cette approbation peut être donnée par le Gouverneur en conseil. Il semble étrange que nous mettions ainsi au rancart tous les statuts applicables à une compagnie ordinaire, lorsque nous créons une compagnie chargée de l'administration des chemins de fer que le Gouvernement rachète. Ici encore on a recours au décret du conseil qui accorde au Gouvernement ses franches coudées. Je me demande où tout cela finira. Puisque la guerre est terminée, cette compagnie à laquelle le Parlement accorde la personnalité civile devrait être soumise aux mêmes règlements que les autres compagnies.

L'hon. M. MEIGHEN: Le comité comprend sans doute combien il est difficile de répondre aux vœux de l'opposition. On vient de nous cribler de critique parce que nous ne voulons pas que tous les règlements de la compagnie soient soumis à l'exécutif, et maintenant voilà qu'on nous attaque, parce que nous admettons qu'il en faut soumettre quelques-uns à l'exécutif. Tous les règlements que nous voulons qu'on soumette sont ceux qui, d'après la loi des chemins de fer, doivent être soumis aux actionnaires, avant de devenir applicables. Nous disons que les règlements d'importance majeure qui, d'après la loi, doivent être soumis aux actionnaires, doivent, dans

ce cas-ci, être soumis à l'exécutif. A notre avis, la ligne de démarcation est bien tracée.

M. CAHILL: Il ne faut pas, à mon avis, adopter cet article immédiatement. L'article à l'étude autorise le Gouvernement à s'attribuer par décret du conseil le pouvoir de faire l'émission de valeurs garanties sur cette nouvelle entreprise qui comprendrait l'Intercolonial et le Transcontinental. La compagnie pourrait donc, avec la sanction de l'exécutif, être autorisée à vendre sur les marchés mondiaux de 150,000,000 à 200,000,000 de dollars valant d'obligations, et le Parlement n'aurait rien à dire sur cette dépense. Nous cédons à la compagnie une propriété complètement dégrevée. La compagnie, par cette loi, est autorisée à faire tout ce qui est nécessaire pour la gestion de l'entreprise, pour l'extension des lignes et l'exportation ou la mise en service du réseau.

La compagnie a aussi le pouvoir d'émettre des valeurs. Si elle le faisait elle aurait le privilège d'engager ces valeurs contre l'entreprise et de dépenser l'argent, et il n'y a absolument aucune disposition dans le bill qui l'oblige à s'adresser au Parlement pour faire sanctionner son opération ou pour rendre compte de ses dépenses.

L'hon. M. MEIGHEN: L'article 26 du bill interdit absolument ce que redoute l'honorable député.

M. CANNON: Existe-t-il des actionnaires du Nord-Canadien qui n'aient pas vendu leurs actions au Gouvernement?

L'hon. M. MEIGHEN: Il n'y a pas d'actionnaires, c'est-à-dire de propriétaires d'actions dont les actions n'aient pas été vendues. Il y a cependant certaines actions que les propriétaires ont données en gage au gouvernement de la Colombie-Anglaise pour quelque contrat et qu'ils n'ont pu livrer au ministre des Finances qui, par conséquent, les a payées.

M. CANNON: Quel est le nombre et la valeur de ces actions?

L'hon. M. MEIGHEN: De mémoire seulement et sans prétendre que j'en suis certain, j'estime qu'il y a environ un million et demi de ces actions, dont la valeur n'est que 200,000 piastres.

M. CANNON: Le Gouvernement est-il entré en négociation avec le gouvernement de la Colombie-Anglaise pour l'acquisition de ces actions?

L'hon. M. MEIGHEN: Non: le Gouvernement attend seulement la livraison.

M. SINCLAIR (Guysborough): Si je m'en souviens bien, le seul genre de règlements qui doivent, en vertu de la loi des chemins de fer, être soumis à l'approbation des actionnaires, sont ceux qui traitent de l'émission d'obligations et du placement d'hypothèques sur la ligne. A-t-on l'intention d'autoriser ce conseil de directeurs à émettre des obligations ou à contracter des hypothèques relativement au réseau de chemin de fer qu'il a sous son contrôle? Je voudrais que le ministre nous dise de quels règlements il parle, si l'on n'a pas l'intention de donner au conseil des directeurs le pouvoir d'émettre des obligations ou de consentir des hypothèques.

L'hon. M. MEIGHEN: Je ne peux pas énumérer tous les genres de règlements qui doivent être soumis aux actionnaires, mais celui dont parle mon honorable ami doit l'être, c'est-à-dire celui qui a trait à l'émission d'actions ou d'obligations. D'après l'article 151 de la loi des chemins de fer de la session actuelle, tous les règlements qui traitent des contrats de vente, de location ou de fusion de lignes doivent être soumis aux actionnaires, et il y en a aussi d'autres pour lesquels cette mesure est nécessaire. Ces deux classes de règlements adoptés par la direction de cette compagnie, devront être soumis au Gouverneur en conseil. La question générale posée par l'honorable député relativement à l'émission d'obligation est prévue par l'article 20 du bill, et en se rapportant à cet article on verra que la direction n'aura pas le pouvoir, avec la sanction du Gouvernement ou autrement, d'émettre des obligations pour aucune ligne excepté le Nord-Canadien. Elle ne peut pas émettre d'obligations pour les chemins de fer de l'Etat, qui comprennent l'île du Prince-Edouard, l'Intercolonial et le Transcontinental.

M. SINCLAIR (Guysborough): Les directeurs ne peuvent pas émettre d'obligations pour ces derniers.

L'hon. M. MEIGHEN: Non. Ce sera très évident quand nous discuterons l'article 26.

M. CAHILL: Le ministre confirme mon argument. Les chemins de fer du Gouvernement sont incorporés dans le réseau du Nord-Canadien, n'est-ce pas, ils sont réunis?

L'hon. M. REID: Seulement en ce qui concerne l'exploitation.

M. CAHILL: Le bill ne renferme aucune limite de cette nature.

L'hon. M. MEIGHEN: Il y a l'article 26. L'argument de l'honorable député est que

ce bureau de direction pourrait émettre des obligations pour l'Intercolonial et le chemin de fer de l'île du Prince-Edouard, et il dit qu'il en trouve la confirmation dans mon discours. Tout ce que j'ai dit, c'est qu'on ne pourrait absolument pas émettre d'obligations pour ces lignes, parce que l'article 26 le défend. Si c'est là une confirmation de son argument, il est facilement confirmé.

M. CAHILL: Cet article renferme des choses contradictoires. Avec ce bill, vous autorisez le chemin de fer national.

L'hon. M. MEIGHEN: Qu'est-ce que cela a à voir là-dedans?

M. CAHILL: Vous autorisez une compagnie avec laquelle vous absorbez les chemins de fer nationaux du Canada.

L'hon. M. MEIGHEN: Non.

M. CAHILL: Où est la disposition qui parle seulement de l'exploitation?

L'hon. M. MEIGHEN: La loi en question a trait à l'exploitation des chemins de fer nationaux du Canada.

(L'article est adopté).

Sur l'article 10 (définitions. "Chemins de fer du Gouvernement canadien).

L'hon. M. MARCIL: Est-ce qu'à l'avenir l'acquisition des embranchements reliés au réseau de l'Etat sera effectuée par la compagnie ou bien par le ministre des Chemins de fer?

L'hon. M. REID: Les embranchements seront régis par les dispositions du présent bill.

L'hon. M. MARCIL: Je veux parler des embranchements qui sont la propriété de compagnies particulières. Une loi a été adoptée pour autoriser le Gouverneur en conseil à faire l'acquisition de n'importe quelle voie ferrée dont le parcours n'excède pas 200 milles et qui se relie à l'Intercolonial ou à tout autre chemin de fer du réseau de l'Etat. Est-ce qu'à l'avenir, ce pouvoir sera conféré à la nouvelle compagnie, ou bien continuera-t-il à être exercé par le Gouverneur en conseil?

L'hon. M. MEIGHEN: Les choses restent dans l'état où elles sont; le présent bill ne modifie en rien la situation.

M. McKENZIE: Le Gouvernement a-t-il l'intention de confier l'administration de l'Intercolonial et de ses embranchements à la nouvelle compagnie?

L'hon. M. REID: Certainement.

[L'hon. M. Meighen.]

M. McKENZIE: Nous sommes fiers de cet ancien chemin de fer Intercolonial et nous ne voulons pas que son identité soit perdue dans le réseau du Nord-Canadien.

L'hon. M. REID: Cet article définit les titres "Chemins de fer du Gouvernement canadien" et "Nord-Canadien."

M. McKENZIE: Le présent bill fait naître chez moi l'idée que le réseau du Nord-Canadien va absorber toutes les autres voies ferrées.

L'hon. M. MEIGHEN: L'article 11 définit clairement quelles sont les intentions du Gouvernement à ce sujet.

M. COPP (Westmorland): Je désire obtenir certains renseignements touchant l'alinéa "a" de cet article, afin de savoir au juste quelle ligne ou quelles lignes de chemins de fer on a l'intention d'inclure dans le réseau des chemins de fer du Gouvernement canadien. La disposition décrète que:

> L'expression "chemin de fer du Gouvernement canadien" signifie et comprend tous chemins de fer ou leurs parties et tous biens, ouvrages, pouvoirs, droits et privilèges ou intérêt en tout pareil chemin de fer, qui peuvent être désignés, en général ou en détail, en tout décret du conseil, de temps à autre en vigueur.

Je présume donc que l'on entend désigner par là toute ligne de chemin de fer ayant déjà été acquise ou qui pourrait l'être subséquemment en vertu d'un arrêté du conseil. L'honorable ministre aurait-il l'obligeance de me dire quelles sont les voies ferrées qui ont été acquises de cette façon et ont été exploitées en tant que chemins de fer du Gouvernement canadien?

L'hon. M. REID: L'arrêté du conseil qui a été déposé sur le bureau définit les voies ferrées comprises dans le réseau des chemins de fer du Gouvernement canadien.

M. COPP: L'honorable ministre se méprend sur le sens de mes paroles. Je veux savoir quelles sont les autres compagnies de chemins de fer qui sont comprises dans le réseau des chemins de fer du Gouvernement canadien que mentionne le présent bill?

L'hon. M. REID: Le chemin de fer Intercolonial ainsi que les embranchements qui étaient exploités par cette voie ferrée...

M. COPP: De Montréal à Sydney?

L'hon. M. REID: De Montréal à Sydney; le chemin de fer de l'île du Prince-Edouard, le chemin de fer Intercolonial...

Un DEPUTE: Tous les embranchements.

L'hon. M. REID: Le Transcontinental entre Winnipeg et Moncton.

L'hon. M. LEMIEUX: Le Québec-et-Saguenay?

L'hon. M. REID: Ce chemin de fer est actuellement exploité par les entrepreneurs. Le chemin de fer de la baie d'Hudson est aussi exploité...

Un DEPUTE: Le Québec-et-Lac-Saint-Jean.

L'hon. M. REID: Cette voie ferrée faisait auparavant partie du réseau du Nord-Canadien.

M. COPP: Je désire que le ministre des Chemins de fer fasse une énumération complète des voies ferrées qui sont comprises dans le réseau des chemins de fer du Gouvernement canadien, et je demanderai aux honorables députés de ne pas l'interrompre.

L'hon. M. REID: Il est peut-être préférable de répéter ce que j'ai déjà dit: Le réseau comprend toutes les voies ferrées qui étaient exploitées sous la direction du ministre des Chemins de fer jusqu'au moment où elles ont été transférées.

M. COPP: A quelle date:

L'hon. M. REID: L'arrêté du conseil a été adopté, si je me rappelle bien, dans le cours du mois de janvier. Au meilleur de mes souvenirs, le réseau embrasse la ligne entre Winnipeg et Moncton, le chemin de fer Intercolonial entre Montréal et Sydney, tous les embranchements reliés à l'Intercolonial ainsi que le chemin de fer de l'île du Prince-Edouard.

Le Québec-Saguenay est aujourd'hui exploité par les entrepreneurs; mais, une fois terminé il fera comme les autres partie de ce réseau national. Le chemin de fer de la baie d'Hudson a été placé sous la même gérance que ce réseau.

M. COPP: En faisait-il partie avant le décret du conseil?

L'hon. M. REID: Parfaitement; il était en construction et l'entreprise a été enlevée à M. McArthur; un règlement a eu lieu avec lui, et l'exploitation en a été réunie à celle du réseau des chemins de fer nationaux du Canada. En d'autres termes, et pour être précis, toutes les lignes dont le service relevait du ministre des Chemins de fer ont été remises à la direction de ce réseau national.

M. COPP: Le ministre aurait-il la complaisance de nous dire ce qu'il entend par les mots qui suivent dans cet article:

L'expression "chemins de fer canadiens" signifie et comprend tous chemins de fer et leurs parties, et tous biens, ouvrages, pouvoirs, droits et privilèges ou intérêts en tout pareil chemin de fer....

Qu'est-ce que le ministre se propose de comprendre dans cette définition.

L'hon. M. MEIGHEN: La définition du paragraphe "a" de l'article 10 porte que cela comprend tous les chemins de fer ou leur parties et tous les biens, ouvrages, pouvoirs, droits, etc. Le mot "pouvoir" par exemple pourrait s'appliquer à la circulalation, et cela est naturel. Inutile de définir le mot "droits".

M. COPP: Je le comprends.

L'hon. M. MEIGHEN: Les droits, privilèges, etc. Tout ce que nous avons le droit par l'article 11 de conférer à la compagnie, et elle formera ensuite partie des chemins de fer nationaux du Canada. Telle est la définition.

M. COPP: Le renseignement que je cherche à obtenir est celui-ci: en ce qui regarde le vieux réseau de l'Intercolonial de Montréal à Sydney, Halifax et Saint-Jean, (N.-B.) qu'est-ce que comprendrait cette définition en ce qui concerne les ouvrages, pouvoirs, droits et privilèges? A part le chemin de fer lui-même, que comprendrait-elle?

L'hon. M. MEIGHEN: Tout ce qu'il possède. N'a-t-il pas des ouvrages à Moncton? L'honorable député sait parfaitement à quoi s'en tenir à ce sujet. L'Intercolonial aura certains droits et certains pouvoirs. Je ne sais s'il a des droits de circulation sur quelque autre chemin de fer; il peut ne pas en avoir et alors aucun ne sera transféré. Il en est de même du Transcontinental ou de toute autre ligne à laquelle s'appliquerait l'article 11 et le Gouverneur en conseil a, en conséquence, le droit d'investir les chemins de fer nationaux de ces pouvoirs, droits, ouvrages et biens. S'ils n'ont aucuns pouvoirs, droits, ouvrages ou biens, rien n'a transféré; mais s'ils en ont, ils seront compris dans ce qui sera transféré par le décret du conseil. Voilà tout. Ils pourraient avoir certaines conventions, par exemple, quant à un échange de trafic, et ces conventions feraient partie du transfert. Tout serait inclus dans ce que comprend le décret du conseil, et cela deviendrait alors partie des chemins de fer de l'Etat.

L'hon. M. LEMIEUX: Si le bureau de direction juge à propos de s'attribuer un

embranchement, aura-t-il le droit d'agir de sa propre initiative, ou faudra-t-il qu'il s'adresse au Parlement, ou encore au Gouverneur en conseil? M. Hanna et ses collègues pourraient croire qu'il est à l'avantage des chemins de fer nationaux du Canada d'avoir la haute main sur un embranchement. Qu'arriverait-il en pareil cas? Cet embranchement serait administré, je suppose, conformément au principe des affaires, comme toute autre compagnie, mais le bureau de direction aurait-il le pouvoir d'agir en pareil cas?

L'hon. M. MEIGHEN: C'est à quoi répond l'article 11.

L'hon. M. REID: Les articles 11 et 12.

M. POWER: Est-ce que les mots "droits, pouvoirs, privilèges", etc., comprennent la possession et l'exploitation d'hôtels?

L'hon. M. MEIGHEN: S'il y en a, ils seront compris.

L'hon. M. MARCIL: Est-ce que cette compagnie aura le droit d'ouvrir des hôtels?

L'hon. M. MEIGHEN: L'honorable député veut-il dire ériger?

L'hon. M. MARCIL: Oui, et les exploiter?

L'hon. M. MEIGHEN: Je n'ai pas pensé à cela, mais je dirais oui, en ce sens que la compagnie de chemin de fer du Nord-Canadien sera mise en service par les chemins de fer du Gouvernement canadien; mais la première de ces compagnies continuera à posséder les pouvoirs dont elle jouissait auparavant et, parmi ces pouvoirs, elle a celui de bâtir des hôtels. Je présume que, par la charte du Nord-Canadien, des hôtels pourraient être même construits, mais je n'aimerais à rien dire de trop précis à cet égard. Le présent bill n'a fait que prévoir l'uniformité du service dans ces divers réseaux.

L'hon. M. LEMIEUX: L'honorable ministre a-t-il une idée du nombre d'hôtels administrés autrefois par le Nord-Canadien? Cette compagnie possédait plusieurs grands hôtels à Winnipeg.

L'hon. M. MEIGHEN: Non. Elle n'en possédait que deux, dont l'un à Brandon et l'autre à Port-Arthur.

L'hon. M. REID: L'hôtel de Winnipeg est exploité par le Grand-Tronc-Pacifique.

M. POWER: Si la compagnie désire exploiter des hôtels à Québec, je prierai le président du conseil privé de leur faire accorder des licences.

[L'hon. M. Lemieux.]

M. BUREAU: L'article 10 permet-il au Gouvernement de transférer l'Intercolonial à la compagnie du chemin de fer national?

L'hon. M. REID: Cet article ne constitue qu'une définition. Le pouvoir de confier à la compagnie l'administration et l'exploitation d'un chemin de fer de l'Etat est accordé par l'article 11.

M. BUREAU: Mais l'article 10 laisse au Gouverneur en conseil le soin de la définition.

L'hon. M. MEIGHEN: Le Gouverneur en conseil ne peut confier à la compagnie du chemin de fer national que les chemins de fer de l'Etat que l'article 11 permet de lui confier.

M. BUREAU: Alors, il faudrait étudier les deux articles à la fois?

L'hon. M. MEIGHEN: Oui.

M. McKENZIE: Les trente compagnies mentionnées dans l'annexe du bill exploitent certains chemins de fer qui font partie de ce réseau de l'Etat. Je présume que certaines de ces compagnies ont été instituées par des lois provinciales et qu'elles sont indépendantes de la Chambre. Quand et comment le transfert de ces compagnies de l'ancienne administration à la nouvelle s'opérera-t-il, s'il n'a pas déjà eu lieu? Il nous a été révélé, hier soir, que le ministre des Chemins de fer ne sait pas très bien qui sont les fonctionnaires des chemins de fer de l'Etat, ni quels traitements ils touchent. Il est temps que nous sachions ce qui en est. Ces fonctionnaires sont-ils assujettis à notre contrôle ou à celui des trente différentes compagnies mentionnées à l'annexe de ce bill?

L'hon. M. MEIGHEN: Le premier point soulevé par l'honorable député est un point de droit. Il demande quand et comment nous allons transférer l'Intercolonial et les autres chemins à la compagnie du chemin de fer national.

M. McKENZIE: Je ne veux pas parler de l'Intercolonial, je fais allusion aux chemins de fer exploités par des compagnies.

L'hon. M. MEIGHEN: L'honorable député veut-il parler du Nord-Canadien?

M. McKENZIE: Oui.

L'hon. M. MEIGHEN: La compagnie Nord-Canadien possède ces lignes et elles sont exploitées comme partie intégrante du réseau. Autant que je sache, il n'y a rien à faire à cet égard. Deux compagnies détenant des chartes indépendantes seront

administrées en vertu de l'article 21 de ce bill, qui prévoit une convention entre l'Etat et la compagnie, pour toutes fins spécifiées dans les articles 361 et 364 de la loi des chemins de fer. Nous avons l'intention d'unifier l'administration de tous ces réseaux dès que le bill aura été adopté, et autant que nous sachions, il n'y a pas lieu de différer.

Quant au traitement des fonctionnaires, le comité a été renseigné, il y a quelque temps, par une réponse faite à une certaine question. Il est vrai que ces traitements ne sont pas fixés par le Gouverneur en conseil, mais cela provient de ce que le réseau devant être soustrait à tout contrôle politique, le Gouverneur en conseil ne l'administre pas directement. Toute l'administration en sera désormais confiée au conseil des directeurs de la Compagnie du chemin de fer national. Tel est le projet que nous venons soumettre à l'approbation du Parlement.

M. McKENZIE: Les compagnies mentionnées dans l'annexe vont-elles continuer d'exister sous leurs noms respectifs?

L'hon. M. MEIGHEN: Elles peuvent être fusionnées en vertu de l'article 21.

M. McKENZIE: Dois-je comprendre que le Gouvernement aura la direction générale de l'administration, mais que les noms de ces compagnies subsisteront?

L'hon. M. MEIGHEN: Pas nécessairement. Nous avons l'intention de fusionner les compagnies détenant des chartes indépendantes, tout comme plusieurs autres. Je l'ai dit, cette fusion est déjà prévue dans l'article 21.

M. McKENZIE: Nous avons pris possession de ces vastes propriétés et nous allons les entretenir; mais elles sont exploitées sous des noms particuliers et, aux yeux du public, elles passent pour appartenir à des compagnies privées. Les noms de toutes les compagnies constitutives de l'ancien réseau du Nord-Canadien subsistent encore. Quand allons-nous les faire disparaître? Quand allons-nous être débarrassés de ces entraves? Quand posséderons-nous ces propriétés de la même manière que nous possédons l'Intercolonial et le Transcontinental?

Les taxes que les provinces prélèvent sur ces propriétés, et qui représentent de grosses sommes d'argent, sont payées par l'Etat, comme le traitement de l'administrateur et les appointements des employés. Si ces propriétés appartenaient réellement à l'Etat, nous n'aurions aucune taxe à payer, car ses biens ne sont pas imposés dans les réserves scolaires ou les municipalités. Nous ne payons pas de taxe pour l'Intercolonial ou le Transcontinental, entre Winnipeg et Moncton. Pourquoi donc en paierions-nous pour ces milliers de milles de voie ferrée, en leur qualité d'entreprises particulières, lorsque réellement et légalement, nous n'y sommes pas tenus ? J'invoque ces arguments pour motiver la suppression des formalités qui nous empêchent d'être réellement et véritablement les propriétaires de biens qui sont censés nous appartenir et que nous administrons à nos dépens. Si ce chemin de fer est une entreprise de l'Etat, pourquoi l'appellerait-on le Nord-Canadien et pourquoi l'entoureraiton de tous les rouages qu'il possédait, lorsqu'il était vraiment le Nord-Canadien ? Le pays croit être propriétaire absolu de ces entreprises, lorsqu'il existe en réalité, pour l'en empêcher, des rouages et des complications apparemment inutiles, dont on devrait faire table rase.

L'hon. M. MEIGHEN: L'article 21 pourvoit au fusionnement. L'honorable député demande jusqu'à quel point et quand tirerons-nous parti de cet article. L'un des objets du bill est de préparer les voies pour le fusionnement et la suppression des parties fractionnaires qui forment le réseau. Nous nous proposons de les fusionner aussi promptement que nous le pourrons, cependant, nous ne pouvons pas les réunir toutes, car il y en a pour lesquelles, il existe encore des actionnaires. Dans ce sens-là, le fusionnement serait très gênant, car il faudrait donner des actions. Nous nous proposons de fusionner, sans retard inutile, les diverses entreprises, lorsqu'il ne reste plus d'actionnaires. Dès que la fusion a lieu, le nom disparaît, il va sans dire.

M. BUREAU: Si j'ai bien compris, il n'y a que deux groupes de voies ferrées qui appartiennent à l'Etat, le Nord-Canadien et les chemins de fer du gouvernement du Canada, ces derniers comprennent l'Intercolonial et le Transcontinental. L'objet du bill est de fusionner ces deux groupes. L'exposé des motifs déclare :

Considérant que Sa Majesté, au nom du Dominion du Canada, a acquis le contrôle de la Canadian Northern Railway Company et des diverses compagnies constituantes et subsidiaires comprenant le réseau du Canadian Northern, suivant que spécifié dans l'annexe de la présente loi.

L'annexe énumère plusieurs des compagnies constituantes et subsidiaires du Nord-Canadien. La liste que renferme l'annexe les nomme-t-elle toutes, car j'y trouve la Canadian Northern Steamships, Limited ?

Celle-ci serait-elle sous la dépendance de la compagnie que nous constituons maintenant en corporation ?

L'hon. M. REID: Oui; les actions de cette compagnie nous appartiennent maintenant.

M. BUREAU: Je vois dans la "Gazette" du Canada, édition du 11 janvier 1919, un avis signé par M. Colson, sous-secrétaire d'Etat intérimaire et ayant comme titre "Canadian Government Merchant Marine, Limited". Cet avis porte :

Avis est donné au public qu'en vertu de la première partie du chapitre 79 des Statuts revisés du Canada, 1906, désigné "loi des compagnies" et les lois la modifiant, il a été délivré des lettres patentes, etc..

Je tiens à lire les noms des requérants et l'énumération de quelques-uns des pouvoirs conférés par l'Etat à cette compagnie. En les signalant à la Chambre, j'ai pour objet de découvrir si cette compagnie est une compagnie distincte, constituée en corporation pour une fin particulière, ou si le ministère permettra au public en général ou à d'autres que lui, de se servir du nom de "Canadian Government Merchant Marine, Limited". Les noms semblent indiquer que cette compagnie est étroitement unie au réseau du Nord-Canadien. Quelques-uns des requérants, que je connais, peuvent ne pas être directeurs du Nord-Canadien, mais ils lui sont apparentés. L'avis ajoute:

....il a été délivré, sous le sceau du secrétaire d'Etat du Canada, des lettres patentes datées du 30e jour de décembre 1918 autorisant Gérard Ruel, avocat.

Si je ne me trompe, M. Ruel est le procureur du Nord-Canadien.

..Lorne William Mitchell, trésorier.

Celui-là aussi est étroitement lié à l'administration actuelle.

Wilfred Bankart Langmore, avocat; Charles Durno Cowie, secrétaire, et Frederick Joseph Buller, payeur, tous de la cité de Toronto, dans la province d'Ontario, pour les fins suivantes:

Construire, acheter, louer ou acquérir autrement, affréter, posséder, entretenir, exploiter et administrer:

(a) Des navires à vapeur, des remorqueurs, des bacs transbordeurs, des dragueurs, des allèges, des barges, des bateaux et des embarcations de toutes sortes.

Ce qui comprend les paquebots tels que le "King George" et autres bâtiments de ce type qui sillonnent l'Océan.

(b) Les édifices, établissements, bâtisses, hôtels, ateliers, magasins, ouvrages, appareils, manufactures, machines, outillage et matériel de toute sorte et de toute nature, que la compagnie considère comme nécessaires ou se rattachant à la construction, à la fabrication, l'entretien, l'exploitation, la navigation, la gestion, la réfection ou la réparation des navires de la compagnie, de ses ouvrages, entreprises, appareils, etc.

Je ne veux pas lasser la Chambre à lui énumérer tous les pouvoirs qu'on sollicite, car ils sont très nombreux. N'y aura-t-il pas conflit d'autorité dans ce cas, si ces gens sont en réalité des agents du Nord-Canadien qui se font autoriser en vertu de la loi des compagnies à prendre sous leurs soins cette partie des "immeubles, ouvrages, pouvoirs, droits et privilèges ou intérêts" appartenant au Nord-Canadien, qui sont énumérés dans l'annexe et parmi lesquels se trouve, entre autres, une compagnie filiale ayant nom "The Canadian Northern Steamships, Limited". On devait avoir quelque bonne raison de solliciter ces lettres patentes, et si la compagnie ainsi autorisée doit exercer tous les pouvoirs mentionnés dans ce document-là, son champ d'action embrassera jusqu'à la construction de docks, l'érection, l'aménagement et la gestion d'hôtels et une multitude d'autres choses dont certaines font partie de l'actif du Nord-Canadien.

L'hon. M. MEIGHEN: La compagnie que l'honorable député a mentionnée en dernier lieu, la Canadian Northern Steamships, Limited, est une compagnie filiale. Si elle a déjà été propriétaire de certains navires tels que le "Royal-George" et le "Royal-Edward", je crois bien qu'il ne lui reste plus que le "Perry", à Vancouver, et un nouveau bâtiment construit à Québec. Cette compagnie, je le répète, est une filiale du Nord-Canadien, dont le capital-actions nous appartient.

Quant à la Canadian Government Merchant Marine, Limited, c'est une compagnie nouvelle qui n'est pas encore parfaitement constituée. Elle vient de se faire autoriser par lettres patentes à la demande du Gouvernement, et c'est l'Etat qui sera porteur des actions qu'elle émettra. Ces actions, dont l'Etat aura ainsi acquis la propriété, pourront, aux termes de l'article 29 du projet de loi, être cédées aux chemins de fer nationaux pour les objets de la fusion, si le Gouvernement désire qu'il en soit ainsi. Ce qu'on se propose, c'est de placer le tout sous une gestion unique. La compagnie est formée dans le seul but de prendre possession des navires que l'on est à construire pour le compte de l'Etat.

M. BUREAU: Dans le but de prendre possession des navires de l'Etat?

L'hon. M. MEIGHEN: Des navires que l'on est à construire pour l'Etat et de tous ceux dont l'exploitation se fera par nos soins. Le Gouvernement aura la propriété des actions, et celles-ci pourront, sous l'autorité de l'article 29, être transférées à cette compagnie-ci, afin que le tout soit exploité ensemble.

L'hon. M. MARCIL: Le Gouvernement se propose-t-il d'établir une ligne de paquebots, tout comme il est devenu propriétaire de voies ferrées?

L'hon. M. MEIGHEN: Nous faisons construire des navires en ce moment, et nous projetons d'en confier la gestion à cette compagnie.

M. SINCLAIR (Guysborough): Les compagnies de chemin de fer et de navigation ont jugé bon de se faire accorder une charte pour chacun de leurs bâtiments. Qu'un navire de 20,000 ou 30,000 piastres vienne à aborder un grand paquebot valant à peu près 2 millions: si le capitaine de ce navire est jugé responsable de l'abordage, le plus que les propriétaires peuvent perdre, c'est le bâtiment, pourvu qu'il aient été régulièrement constitué en société. Ainsi le veut la loi concernant la marine marchande. Mais si un tel navire faisait partie du réseau national, la collision rendrait l'Etat passible de dommages-intérêts d'un chiffre très élevé.

L'hon. M. MEIGHEN: Nous avons une charte pour chaque paquebot.

L'hon. M. MARCIL: Avez-vous pris possession de toutes les petites artères que vous entendez acquérir dans la partie orientale du pays?

L'hon. M. REID: Pour le moment, oui.

L'hon. M. MARCIL: A-t-on songé à la ligne du chemin de fer de Gaspé?

L'hon. M. REID: Nous ne nous sommes occupés que des seules lignes mentionnées au budget de l'an dernier. Deux des compagnies en question ont décliné l'offre—celle du chemin de fer de Caraquet et une autre.

L'hon. M. MARCIL: Ne serait-il pas à propos de tenir compte de la province de Québec en cette affaire? Le chemin de fer de Gaspé a quelque 200 milles de longueur et est établi depuis dix ans.

L'hon. M. REID: La compagnie ne m'a jamais demandé de faire l'acquisition de son entreprise. Je crois qu'elle fait de bonnes affaires et ne tient pas à se faire exproprier de sa voie ferrée.

L'hon. M. MARCIL: Depuis de longues années nous ne cessons, le représentant de Gaspé et moi, d'appeler l'attention de la Chambre sur cette entreprise. Malheureusement, le chemin de fer est tombé aux mains d'une compagnie locale devenue insolvable, or les gens de la région ont souffert de l'insuffisance du service.

Le service actuel est bien peu de chose devant ce que l'on obtiendrait par le contrôle de l'Etat. Gaspé est un port de mer ouvert dix mois de l'année. La compagnie du chemin de fer national du Canada a là une grande source d'alimentation. Les voies nationalisées du Nouveau-Brunswick sont importantes, mais elles ne le sont pas plus que le chemin de fer de Gaspé.

L'hon. M. REID: Je ne sache pas que les actionnaires aient jamais approché le Gouvernement pour vendre leur chemin de fer; nous ne sommes pas empressés à l'acheter.

M. TOBIN: Le Gouvernement a-t-il l'intention de nationaliser le Lotbinière-et-Mégantic?

L'hon. M. REID: Nous n'avons pas considéré ce sujet depuis sa discussion en Chambre il y a une couple d'années.

M. TURGEON: Le ministre des chemins de fer projette-t-il d'acheter le Caraquet-et-Ristigouche? Dans les efforts que je tenterai plus tard pour faire acheter ou absorber cette voie, devrai-je m'adresser à M. Hanna, par exemple, ou à la compagnie, ou bien devrai-je de nouveau conférer avec le ministre des Chemins de fer? C'est ce que j'aimerais savoir.

L'hon. M. REID: Si le chemin de fer est nationalisé, il suffira d'une négociation entre le Gouvernement et les propriétaires. Si le Gouvernement s'en emparait, l'article suivant l'autoriserait à le mettre sous la gérance des chemins de fer nationaux du Canada, qui l'exploiteraient.

M. BUREAU: Le ministre a dit que la compagnie maritime du Nord-Canadien avait autrefois le "Royal George" et le "Royal Edward", mais que maintenant elle ne possédait plus que le "Perry", à Vancouver. Que sont devenus le "Royal George" et le "Royal Edward"?

L'hon. M. REID: On les a vendus il y a quelques années, durant la guerre.

M. BUREAU: Quel est le but d'avoir des lettres patentes constituant le Gouvernement en compagnie pour la mise en activité de ces navires? Pourquoi ne déclarez-vous pas au Parlement, pour que le peuple le sache, que vous avez une sous-organisation

et que vous voulez agir de telle façon? Le ministère de la Marine surveille les intérêts de nos cours d'eaux en général: si l'on veut mettre en activité un service de navires relié au chemin de fer, il serait bon de lui donner un caractère parlementaire. Je ne vois pas l'avantage d'obtenir des lettres patentes pour que ces individus dirigent une ligne de chemins de fer et un système d'hôtels qui seraient mieux administrés à titres d'embranchement contrôlé par l'exécutif de la compagnie. Je trouve cela étrange et ceux qui ne sont pas habitués aux détours du Gouvernement trouvent cela suspect.

J'ai demandé la raison de cette autorisation et le ministre intérimaire de la Justice ne m'a pas répondu: il a dit qu'on avait formé une compagnie, dont le capital était détenu par le Gouvernement. Le million appartient au Gouvernement. Nous devinons que le Gouvernement doit être le soutien de cette compagnie, car avec ce million de dollars seul elle ne pourrait jamais faire dresser des plans et levés de la voie ni accomplir les grandes choses qu'elle a obtenu pouvoir de faire. Le seul côté sérieux de ce projet de loi, c'est que le Gouverneur en conseil veut acquérir le contrôle de ce réseau et éviter les critiques de la Chambre en soutenant la compagnie que l'on est à créer. S'il faut prendre une compagnie filiale telle que la compagnie maritime du Nord-Canadien, quelle est la nécessité de la charte accordée en septembre dernier à la marine marchande du gouvernement canadien? Toutes les fois que le Gouvernement veut exercer un pouvoir de ce genre ou se porter concurrent dans un négoce quelconque, qu'il s'agisse de marine marchande ou de chemin de fer, le Parlement est la vraie autorité à qui il faut en appeler. Les membres de cette Chambre, auxquels le peuple a commis un mandat, doivent seuls discuter ces matières et déterminer si le Gouvernement doit ou non se lancer dans cette entreprise. Dans le cas présent, puisqu'il s'agit de former une compagnie pour exploiter une ligne de navigation au nom du Gouvernement, pourquoi ne pas soumettre la question au Parlement et lui demander une charte, ce qui nous donnerait l'occasion de discuter la sagesse de la constitution de telle compagnie? Je ne vois pas pour quelle raison vous émettriez une charte quand celle du Nord-Canadien vous autorise déjà à faire ce que vous désirez. Je n'ai pas lu la loi, mais cette compagnie possédait le "Royal George" et le "Royal Edward". Elle doit avoir, en liaison avec son chemin de fer, le pouvoir de mettre en activité toute sorte de navires faisant le service entre ses têtes de ligne et l'Europe ou tout autre pays d'outre-mer. Le ministre intérimaire de la Justice a dit que ces individus étaient autorisés en vertu d'une charte, mais que le capital était détenu par le Gouvernement. Je veux savoir pourquoi on a émis cette charte plutôt que d'exécuter celle de la compagnie maritime du Nord-Canadien, qui fut accordée par le Parlement.

Je ne crois pas que le Gouvernement fasse bien de se lancer dans une entreprise comme celle-là, et s'attribuer à lui-même ou donner à certaines personnes le droit de se servir du nom de l'Etat et d'exploiter n'importe quelle sorte d'entreprise, sans y être autorisées par le Parlement.

L'hon. M. MEIGHEN: L'honorable député n'a évidemment pas prêté attention à l'explication très nette que vient de donner à ce sujet l'honorable député de Guysborough (M. Sinclair). Les chartes sont demandées d'abord pour chacun des navires construits, afin que la responsabilité, dans chaque cas, soit limitée au navire même. C'est l'habitude des compagnies de navigation, et c'est celle que nous suivons pour les raisons indiquées par l'honorable député de Guysborough. Puis, tout le capital des différentes compagnies représentant chacun de ces navires, est transféré à la Dominion Government Merchant Marine Limited, plutôt pour la commodité de la chose. Il en coûte très peu pour obtenir des lettres patentes—seulement 100 piastres qui nous reviennent—et alors tout le capital est réuni et détenu par cette compagnie. C'est soit le ministre des Finances, soit le Gouvernement, qui détient ce capital, lequel peut, en vertu de l'article 29, être transporté à la Compagnie des chemins de fer de l'Etat. Voilà la raison pour laquelle cette compagnie a été autorisée.

M. BUREAU: Si je comprends bien, le ministre dit qu'il veut autoriser une société pour chaque navire, afin de limiter la responsabilité.

L'hon. M. MEIGHEN: Oui.

M. BUREAU: Pour quels navires en particulier a-t-on autorisé la Dominion Government Merchant Marine Limited?

L'hon. M. MEIGHEN: Je viens de l'expliquer. C'est une société qui détient le capital de compagnies distinctes. C'est plus commode que d'avoir les capitaux des différentes compagnies détenus séparément et transportés l'un après l'autre à cette société. Les capitaux sont réunis et fondus tous en un seul.

M. BUREAU: Pourquoi n'avez-vous pas soumis la chose au Parlement? Il aurait pu aussi bien autoriser cette société.

L'hon. M. MEIGHEN: On n'a pas besoin de venir chaque fois devant le Parlement. C'est très agréable, mais si nous le faisions chaque fois, le procédé serait lent.

M. BUREAU: Lorsque l'on veut autoriser en société un groupe d'individus pour se servir des fonds publics et exploiter une propriété de l'Etat, c'est au Parlement qu'il convient de le faire. Si l'honorable ministre croit qu'il est inutile de venir ici, je dis que nous n'allons pas rester comme des momies ou comme des Indiens de bois à la devanture des magasins de tabac. Nous en sommes arrivés au point où les ministres se croient des dieux: ils pensent tout connaître et pouvoir faire tout ce qu'ils veulent sans s'occuper du Parlement. Je suis opposé à ce principe. Que ce soit une compagnie qui détient les valeurs, ou une compagnie qui exploite, ou n'importe quelle autre sorte de compagnie qui doit se servir des fonds publics et administrer les affaires du peuple canadien, le Gouvernement n'a pas le droit de conférer à certaines de ses créatures des droits qui sont conférés généralement à des étrangers qui demandent à être constitués en société. On doit consulter le Parlement; nous devrions savoir ce que nous faisons avec ces compagnies d'exploitation, ce qu'elles vont détenir et pourquoi nous les autorisons. On doit consulter le Parlement au sujet de l'opportunité d'autoriser de telles compagnies. Le principe est absolument faux, et mon honorable ami n'a pas besoin de dire que l'appel au Parlement est un procédé trop lent. Vous allez prendre un million de l'argent du peuple et le verser entre les mains de cette compagnie détentrice de valeurs ou chargée de l'exploitation, sans consulter le Parlement. En adoptant cette politique, le Gouvernement n'est pas juste envers le peuple. Mais si c'est sa politique, qu'il l'admette, et nous irons devant le peuple pour lui dire que notre utilité n'existe plus et que le Gouvernement est prêt à agir sans avoir égard aux vues des citoyens.

L'hon. M. MEIGHEN: Mon honorable ami s'excite pour rien. Tout cela est fait d'après l'autorité du Parlement, sous l'empire de la loi des compagnies.

M. BUREAU: La loi des mesures de guerre.

L'hon. M. MEIGHEN: Non, pas la loi des mesures de guerre, mais celle des compagnies, et c'est justement ce que l'honorable député aurait le droit de faire pour n'importe quelle compagnie.

M. BUREAU: L'honorable député détourne la question. Je ne dis pas que vous n'avez pas le droit de le faire, mais que le principe est mauvais, parce que, dans un cas semblable, vous devriez le soumettre au Parlement, même s'il tombe sous la loi des compagnies.

L'hon. M. MEIGHEN: Ce qu'on comprendrait ordinairement, c'est que le Parlement a voulu attribuer ces pouvoirs pour s'épargner le souci de les exercer dans chaque cas spécial.

M. BUREAU: Cet article autorise une dépense de 1,000,000 de dollars.

L'hon. M. MEIGHEN: Chaque dollar a été dépensé avec l'autorisation directe du Parlement.

M. SINCLAIR (Guysborough): Le ministre des Chemins de fer pourrait-il nous dire combien il y a de paquebots en ce moment?

L'hon. M. MEIGHEN: Il y en a cinq.

M. SINCLAIR (Guysborough): Je désire signaler au ministre l'importance de donner un plus vif essor au commerce canadien plutôt que d'encourager le commerce avec les Etats-Unis.

M. le PRESIDENT: Je tiens à faire observer au comité que voilà plus d'une demi-heure qu'il discute l'article 11, encore que l'article 10 ne soit pas encore adopté.

M. BUREAU: Il est entendu que la délibération des articles 10 et 11 doit se faire simultanément.

M. le PRESIDENT: L'article 11 n'est pas encore en délibération.

M. BUREAU: J'ai demandé au ministre de l'Intérieur s'il ne serait pas préférable de délibérer les deux articles ensemble et il a répondu dans l'affirmative, et si je ne me trompe, le comité y a consenti.

M. le PRESIDENT: La question posée par l'honorable député (M. Sinclair) serait conforme au règlement, si l'article 11 était en délibération.

M. BUREAU: Je propose que les articles 10 et 11 soient étudiés ensemble.

L'hon. M. REID: Et adoptés ensemble?

M. BUREAU: C'est autre chose. Le promier qui a violé le règlement relativement à l'article 11 c'est le ministre de l'Intérieur.

(La motion est adoptée.)

M. SINCLAIR (Guysborough): Le règlement m'autorise-t-il à toucher à cette question?

M. le PRESIDENT: Oui, en discutant l'article 11.

M. SINCLAIR (Guysborough): J'ai demandé au ministre comment il utilisait ces navires, car le public tient à savoir si on les emploie au développement du commerce canadien. Grande a été la surprise du public en apprenant, en novembre dernier, qu'on avait nolisé le navire "Canadian Voyageur" pour le transport du sucre des Antilles à New-York, ce qui n'est pas promouvoir le commerce canadien. On n'a pas même pris l'assurance au Canada, les assureurs étaient MM. Johnston et Higgins, de New-York. Ne serait-il pas possible de confier aux courtiers canadiens l'assurance maritime voulue pour nos vaisseaux? Au sujet du steamer "McKee", l'un des vaisseaux mentionnés par le ministre, voici les questions que j'ai posées ici et la réponse obtenue le 7 avril:

1. A qui le vapeur "McKee" est-il affecté?
2. Quelle est la nature de sa cargaison, le tarif du fret par tonneau, le port de chargement et celui de déchargement?
3. Quelle est sa cargaison de retour, le tarif de fret par tonneau et le port de destination?
4. La coque est-elle assurée? Dans l'affirmative, dans quelle compagnie et pour combien?
5. Le fret est-il assuré?

L'hon. M. Reid (ministre des Chemins de fer et Canaux):

1. A l'American Metal Transport Company de New-York.
2. Cargaison de charbon, de New-York au Chili, tarif du fret, 30 schellings par tonne poids réel, par mois et les affréteurs ont pris tous les frais à leur compte, sauf les salaires de l'équipage.
3. La cargaison de retour est du minérai, le tarif du fret est de 30 schellings par tonne poids réel. Port de destination, New-York.
4. La coque est assurée par Wilcox, Peck and Hughes, de New-York, pour $336,000.
5. Oui.

Le département des chemins de fer, paraît-il, utilise pour le développement du commerce américain, les navires construits à grands frais par le Gouvernement canadien. Récemment, on a éprouvé beaucoup de difficulté à vendre la houille des mines de la Nouvelle-Ecosse et à tenir ces mines en exploitation, et cependant ce navire a été affrété pour le transport de la houille de New-York à la côte ouest de l'Amérique du Sud. Pourquoi ne l'utilise-t-on pas au transport de la houille canadienne, ce qui fournirait de l'ouvrage aux mineurs canadiens dans les comtés du Cap-Breton et de Pictou et ailleurs en Nouvelle-Ecosse? J'ignore si le ministre étudie la question; mais s'il faut envoyer nos navires se livrer au commerce, du moins faudrait-il les utiliser au développement du commerce canadien, au lieu du commerce étranger. Leur utilisation au service de notre propre commerce, voilà ce qui nous justifierait d'avoir construit à grands frais ces vaisseaux. Je saurais gré au ministre de nous dire pourquoi on utilise ces navires au service du commerce étranger.

L'hon. M. REID: Le navire dont parle l'honorable député a été affrété pour transporter du charbon de New-York au Chili. J'ai fait des recherches à ce sujet et j'ai appris que le steamer "McKee", dans son voyage de New-York à l'île du Prince-Edouard, a fait naufrage et qu'on avait dû le ramener à New-York pour le réparer. C'est arrivé pendant l'hiver; le navire qui est petit est plutôt propre à la navigation sur les lacs que sur l'océan. Après avoir été réparé on l'a affrété pour transporter du charbon dans le sud où il n'était pas exposé aux risques des voyages transatlantiques. On a procédé de cette façon pour employer le navire jusqu'à l'ouverture de la navigation sur le Saint-Laurent, et alors il est entendu qu'il fera le service entre la Nouvelle-Ecosse et les ports du Saint-Laurent. Le Gouvernement, à l'origine, avait le "Sheba" et deux autres bateaux du même type qui convenaient au trafic océanique. Deux de ces navires ont disparu depuis le commencement de la guerre, l'un à la suite d'une collision dans un voyage entre un port de la Nouvelle-Ecosse et New-York; l'autre a été coulé par un sous-marin en se rendant en Europe avec un chargement appartenant à la Dominion Iron and Steel Company.

M. BUREAU: Est-ce qu'il transportait des rails d'acier?

L'hon. M. REID: Je crois qu'il transportait des rails d'acier envoyés par la Dominion Iron and Steel Company en Europe pour les besoins de la guerre. Le Gouvernement a acheté alors le "Drummond" et le "McKee", mais ce ne sont pas des navires qui conviennent réellement à la navigation océanique. C'est pour cela que l'on a permis de les affréter pour des ports du sud. Les deux navires vont revenir immédiatement et seront mis en service entre la Nouvelle-Ecosse et Lévis, à l'ouverture de la navigation.

M. BUREAU: A-t-on l'intention de transférer les propriétés de la Canada Government Merchant Marine Limited à la compagnie dont nous examinons l'incorporation,

ou les propriétés de la Canadian Northern Steamships Limited seront-elles transférées à la Canadian Government Merchant Marine Limited?

L'hon. M. REID: Quand le capital du réseau du Nord-Canadien a été transféré au ministère des Finances, le transfert du capital de la Canadian Northern Steamships Limited à la même autorité a suivi automatiquement. Comme l'a expliqué le ministre de la Justice intérimaire, une compagnie est formée en vertu de la loi des compagnies pour utiliser chaque navire que le Gouvernement construit. Si nous devions construire cinquante navires, il faudrait prendre une charte pour chacun d'eux, et le capital représenté par chaque charte serait transféré à la Canadian Merchant Marine Limited. Quand nous en arriverons là et qu'il existera un capital, disons d'un million, ce capital pourra être transféré au ministre des Finances ou aux chemins de fer nationaux canadiens.

M. BUREAU: Le ministre n'a pas compris ma question. Est-ce que la Canadian Government Merchant Marins Limited exploitera ces navires ou est-ce la compagnie que nous autorisons maintenant? En d'autres termes, a-t-on l'intention de transférer la propriété de la Canadian Government Merchant Marine Limited à la compagnie du chemin de fer national du Canada de façon à ce qu'elle forme une partie de ce réseau?

L'hon. M. REID: La compagnie du chemin de fer national du Canada que nous autorisons maintenant, contrôlera et exploitera la marine marchande nationale canadienne. L'honorable député sait que le Pacifique-Canadien a séparé tous ses navires de ses chemins de fer, mais le capital de la compagnie de navigation du Pacifique-Canadien est détenu par la compagnie de chemin de fer du Pacifique-Canadien, et la compagnie de navigation est exploitée par le conseil des directeurs de la compagnie de chemin de fer.

M. BUREAU: Qui sont maintenant les directeurs de la marine marchande nationale du Canada?

L'hon. M. REID: La compagnie n'a pas encore été organisée, mais les directeurs de la marine marchande nationale du Canada seront pratiquement les mêmes que ceux des chemins de fer nationaux du Canada. Il pourrait y avoir un ou deux changements pour cette raison. Si vous avez un directeur général de la compagnie de navigation qui consacre tout son temps à son administration, vous pourriez le faire entrer dans le conseil des directeurs de la marine marchande nationale du Canada; ou au lieu d'avoir quinze directeurs comme pour le chemin de fer, vous pourriez prendre sept ou huit directeurs et les nommer comme directeurs de la marine marchande nationale du Canada.

M. BUREAU: Qui forme toujours une partie des chemins de fer du gouvernement canadien?

L'hon. M. REID: Elle sera toujours réellement une partie des chemins de fer nationaux du Canada.

En d'autres termes, je ne vois pas comment nous pourrions exploiter un réseau national sans avoir en même temps une ligne régulière de navires tant sur l'Atlantique que sur le Pacifique, et c'est la raison d'être de la disposition en discussion.

M. BUREAU: Si j'ai bien compris, le ministre affirme que l'on projette d'établir des lignes de navires transocéaniques.

L'hon. M. REID: Elle peut s'appliquer aussi à des navires à vapeur naviguant dans les eaux intérieurs. Pour ne citer qu'un exemple, les chemins de fer nationaux du Canada peuvent très bien établir une ligne de navires à vapeur sur les Grands lacs pour faire le service, disons entre Port-Arthur et Midland, ou encore ils pourraient fort bien établir un service de navires charbonniers entre les ports du lac Erie et Montréal. On utilise d'énormes quantités de houille à Montréal. Cette disposition s'appliquera donc à tout navire utilisé à cette fin.

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

Reprise de la séance.

M. CANNON: Lorsque le Gouvernement a fait l'acquisition du Québec-Saguenay, a quelle distance cette voie ferrée se trouvait-elle de la ville de Québec?

L'hon. M. REID: La voie du Québec-Saguenay part du terminus du Québec-Montmorency, soit environ à 30 milles de Québec, et elle se prolonge à l'est jusqu'à la Malbaie ou Wairn's-Falls.

M. CANNON: Le terminus de cette voie ferrée est donc à une trentaine de milles de la ville de Québec?

L'hon. M. REID: Nous avons des droits de circulation sur le Québec-Montmorency.

M. CANNON: A quelle date le Gouvernement a-t-il acquis ces droits de circulation sur le Québec-Montmorency?

L'hon. M. REID: L'ingénieur en chef qui surveille la construction du Québec-Saguenay a conclu des arrangements à cette fin dans le cours de l'automne dernier. Je ne saurais dire la date au pied levé, mais il y a déjà plusieurs mois de cela.

M. POWER: Si j'ai bien compris, le Québec-Saguenay n'avait pas encore acquis droit de circulation sur la voie du Québec-Montmorency au mois d'août dernier. Je ne suis pas sûr que l'affaire soit réglée à l'heure qu'il est.

L'hon. M. REID: Je parle d'après mes souvenirs. Lorsque l'entrepreneur a commencé l'exploitation de cette voie ferrée, il a établi deux tarifs de transport: l'un sur le Québec-Saguenay et l'autre sur le Québec-Montmorency jusqu'à Québec. Je fais peut-être erreur en affirmant que l'on a acquis des droits de circulation. En tout cas, on a conclu des arrangements satisfaisants pour les tarifs de transport et la commission des chemins de fer les a approuvés.

M. CANNON: D'après cette convention, quel est le prix des places jusqu'à Québec?

L'hon. M. REID: Je ne suis pas en mesure de donner ce renseignement au pied levé; si l'honorable député, toutefois, désire prendre connaissance de la convention, je me ferai un plaisir de lui en faire parvenir une copie et lui expliquer en même temps les arrangements qui ont été conclus pour le transport du trafic à partir du terminus du Québec-Saguenay jusqu'à Québec.

M. POWER: Si mes renseignements sont exacts, cette convention a été passée entre la compagnie des tramways de Québec et l'entrepreneur.

L'hon. M. REID: L'entrepreneur est chargé de l'exploitation du chemin de fer tant que les travaux de construction ne seront pas terminés. Aussitôt que la ligne sera parachevée, le Gouvernement, en prenant possession du chemin de fer, sera obligé de conclure une convention permanente pour faire circuler ses trains sur le Québec-Montmorency jusqu'à Québec.

M. POWER: Le Gouvernement a-t-il mis à l'étude le projet de faire l'acquisition de ces 30 milles de voie ferrée?

L'hon. M. REID: Aux termes d'une loi que le Parlement a adoptée il y a trois ou quatre ans, le Gouvernement fut autorisé à acquérir trois lignes de chemin de fer: le Québec-Montmorency, le Lotbinière-Mégantic et le Québec-Saguenay, après que la valeur de ces voies ferrées aura été fixée par le juge de la cour d'échiquier. Or, lorsque la cause fut soumise à la cour d'échiquier, il s'éleva des difficultés relativement à l'interprétation que le juge donnait à l'article de la loi ayant trait aux subventions qu'avait reçues la compagnie et aux intérêts pendant la période de la construction de la voie, de sorte que l'estimation de la valeur du Québec-Montmorency, ainsi que celle du Lotbinière-Mégantic, n'a jamais été fixée d'une façon définive. La Cour d'échiquier a estimé toutefois la valeur du Québec-Saguenay et nous avons fait adopter un bill pour autoriser le Gouvernement à acquérir cette voie ferrée.

Depuis cette époque la guerre est survenue et la question en est restée là. Prochainement, il faudra décider si nous allons effectuer l'achat de ces 30 milles de voie ferrée ou si nous devrons acquérir des droits de circulation sur la voie du Québec-Montmorency, afin de pénétrer dans les limites de la ville de Québec. Il va sans dire que si nous ne tenons pas à acheter le Québec-Montmorency sur-le-champ, nous pouvons toujours demander le droit de circulation sur son parcours, et la commission des chemins de fer décidera à quelles conditions nous pourrons obtenir ces droits. A la suite de certaines conversations qui ont été tenues—car la question est venue sur le tapis à maintes reprises—j'ai compris que nous n'aurions guère de difficultés à conclure des arrangements à ce sujet avec les directeurs du Québec-Montmorency. J'ai insisté auprès des entrepreneurs, afin qu'ils me donnent une idée de la date à laquelle le chemin de fer sera exploité jusqu'à la Malbaie et j'ai reçu l'assurance que l'on sera en mesure de transporter les voyageurs à la Malbaie pas plus tard que le 1er juillet.

M. MICHAUD Combien de milles cela ferait-il?

L'hon. M. REID: La Malbaie est à environ 90 milles de Québec; près de 60 milles seront complétés jusqu'à la Malbaie.

M. MICHAUD: La compagnie a-t-elle fait quelque proposition au Gouvernement pour l'achat du chemin?

L'hon. M. REID: Nous n'avons pas examiné cette affaire depuis qu'elle est venue devant le Parlement.

L'hon. M. LEMIEUX: Je suis heureux d'apprendre que le train de la Malbaie circulera le 1er juillet. Le Gouvernement a fait, à mon avis, un excellent marché en acquérant par un accord ces droits de circulation sur la ligne de Québec à Montmorency. Le ministre a-t-il une idée du temps qu'il faudra pour mettre en circulation ces trains entre Québec et la Malbaie? Y aura-t-il un wagon direct attaché au train qui partira tous les jours de la gare centrale de Montréal sur la ligne des chemins de fer nationaux du Canada. Comme j'habite la Malbaie l'été et que je suis au courant de ce qui s'y passe, je suggérerais au ministre de voir à ce qu'il soit pris des mesures pour qu'il y ait pendant l'été un wagon direct entre Montréal et cet endroit, où un grand nombre de personnes des Etats-Unis et de la région de Montréal ont des résidences d'été, comme aussi à Saint-Irénée et au Cap-à-l'Aigle. Avec de tels arrangements, le service deviendrait pour le chemin de fer une source de revenus.

L'hon. M. REID: L'honorable député n'ignore pas, sans doute, qu'il existe actuellement à Québec une gare commune à tous les chemins de fer, je veux dire celle du Pacifique-Canadien. Le Nord-Canadien entre là, je crois, et, depuis que sa gare a été brûlée ou démolie, il utilise cette gare commune, puisque, bien entendu, il fait partie des chemins de fer du Gouvernement. La circulation l'été commence d'ordinaire vers le 1er juillet.

L'hon. M. LEMIEUX: Avant cela.

L'hon. M. REID: J'ai pensé qu'au lieu de se servir du bac entre Saint-Denis et la Malbaie, il serait à propos de confier ce service à des trains qui le 1er juillet circuleraient sur le Québec-Saguenay. Dans ce but, un train de première classe partirait de Québec le soir, après l'arrivée de tous les différents trains, et il se rendrait à la Malbaie. On pourrait aussi mettre là un train par jour. Nous débuterions par un service dont tout le monde aurait lieu de se louer, et nous ferons voir que le Québec-Saguenay n'est pas après tout le mauvais chemin que l'on dit.

L'hon. M. LEMIEUX: Il est nécessaire qu'il y ait durant huit mois de l'année un service rapide de voyageurs; mais, en juin, juillet, août et peut-être jusqu'au 15 septembre, il y a le long de cette rive toute une population à laquelle un service rapide serait très utile. Beaucoup de touristes américains, et canadiens aussi, passent les mois d'été à la Malbaie, au Cap-à-l'Aigle et à Saint-Irénée. Avec un train qui se rendrait à ces endroits de bonne heure dans la journée on attirerait là un plus grand nombre de gens.

Quant au trafic local, je suis sûr que, d'ici quelques années, le ministre sera surpris de la quantité de marchandises que l'on peut cueillir le long de cette rive. Il y a dans le moment un autre projet, dont le ministre a peut-être entendu parler, lequel, s'il se réalise, assurera le développement de ce qui reste du chemin de fer Québec-Saguenay. Je crois savoir qu'un autre syndicat pense à bâtir depuis Nairn's-Falls jusqu'à Chicoutimi. Si ce projet se réalise, ce sera certainement une précieuse acquisition pour le chemin de fer de l'Etat.

L'hon. M. REID: Je ne puis me rappeler quel chiffre d'affaires M. Grant m'a dit il y a quelques semaines que l'on faisait sur le Québec-Saguenay, mais j'ai été surpris d'apprendre que c'était autant que cela. Ce chemin donne un service magnifique, et je n'ai eu aucune plainte à son égard, sauf qu'au début on s'est plaint du prix de transport des marchandises. J'en ai parlé à M. Grant et lui ai dit de soumettre la chose à la commission des chemins de fer, de manière que les prix fussent conformes à ce que la commission trouverait juste et équitable.

M. POWER: L'emplacement a-t-il été acheté et payé le long du Québec-Saguenay?

L'hon. M. REID: Lorsque nous avons pris possession du chemin, certaines affaires sont restées en suspens, mais les propriétaires ne toucheront rien sans qu'ils nous aient donné un titre parfait. Le ministère de la Justice a chargé un bureau d'avocats de faire un examen des titres et l'on ne permettra point que le paiement définitif ait lieu sans avoir obtenu des titres clairs. Une certaine somme sera gardée pour répondre aux cas laissés en suspens.

M. POWER: Le paiement complet n'a pas été fait?

L'hon. M. REID: L'argent a été confié à une société d'administration qui le garde jusqu'à ce que l'on ait obtenu un titre parfait, et, ce titre, c'est la société qui nous le remettra.

M. CANNON: Le ministre s'est déclaré fort surpris du rapport de l'ingénieur au sujet du trafic du Québec-Saguenay.

L'hon. M. REID: Je me suis déclaré surpris d'apprendre qu'il était si considérable. On croyait qu'il serait assez faible et j'ai tout simplement veulu dire au

comité que j'étais surpris d'apprendre, d'après le rapport de M. Grant, qu'il avait à ce point dépassé mes espérances.

M. CANNON: Ayant passé l'été dernier à Saint-Irénée, près de la ligne du Québec-Saguenay, j'ai pu voir comment la voie était établie. Je pense que le ministre éprouvera bientôt plus que de la surprise au sujet de la manière étrange dont elle est construite. A Saint-Irénée, elle passe tout près du Saint-Laurent, et elle est exposée à être emportée par l'eau, advenant les hautes marées de l'automne ou du printemps.

M. SINCLAIR (Guysborough): Je désirerais obtenir des renseignements au sujet du projet du cabinet, concernant la construction des navires. On voit avec une certaine anxiété le projet de la nationalisation des navires. C'est une entreprise hasardeuse et, cependant, le dernier rapport du ministère de la Marine et des Pêcheries indique que le Gouvernement l'a inaugurée. On nous disait que la construction des navires constituait une mesure de guerre et qu'il fallait l'entreprendre, afin d'assurer de l'emploi à notre population. Je l'ai déjà dit au cours de cette session, si le Gouvernement désirait assurer de l'emploi aux ouvriers, il ne pouvait recourir à un plus mauvais moyen, que celui de construire des navires. Nous importons de l'étranger les plaques et tous les articles coûteux qui entrent dans la construction, et la main-d'œuvre employée à la construction ne représente qu'une bagatelle, comparativement aux autres dépenses qui s'y rattachent. D'après le dernier rapport du ministère de la Marine et Pêcheries, le Gouvernement se propose de construire, chaque année, des navires représentant un total de 200,000 tonnes, au coût estimatif d'environ 40 millions. C'est ce que je ne puis guère me décider à croire.

M. le PRESIDENT: La question posée par l'honorable député ne pourrait être admise, que si elle se rapportait aux navires qui seront construits ou exploités par la compagnie du chemin de fer national; mais l'attitude du Gouvernement, concernant la construction des navires, ne saurait être discutée à l'occasion du débat engagé sur l'article 11 du bill.

M. SINCLAIR (Guysborough): On a déjà expliqué, je crois, que tous les navires de l'Etat sont sous l'autorité du ministère des Chemins de fer. Sans vouloir prolonger la discussion, je demanderais à l'honorable ministre de nous dire quelle est l'attitude du Gouvernement à cet égard. Est-il vrai qu'il se propose de construire, chaque année, des navires représentant un total de 200,000 tonnes et que ce programme va nous créer de fortes dettes? Dans l'affirmative, je voudrais savoir, au juste, ce que l'on va faire de ces navires. Si le Gouvernement construisait des navires de certains types pour exploiter son réseau de chemins de fer et établir une ligne transatlantique, se reliant à ce réseau à Halifax et à Saint-Jean, je trouverais son action assez logique; mais il n'aurait pas plus raison de construire des navires destinés à un service isolé que de nationaliser les automobiles ou les camions-automobiles. Suivant moi, le Gouvernement n'a pas en vue d'établir une ligne transatlantique pour aider au trafic des chemins de fer. Qu'en dit le ministre ?

[L'hon M. Reid.]

L'hon. M. REID: Tout ce que je puis dire, ce soir, c'est que les navires actuellement en voie de construction—environ cinquante en tout, je pense—vont être exploités dans l'intérêt de la Compagnie du chemin de fer national. Nous n'avons pas de steamers sur le Pacifique et il nous en faudrait un certain nombre pour répondre aux exigences du trafic de la compagnie du chemin de fer national avec l'Orient; il nous en faut aussi sur l'Atlantique pour le service des Antilles et de l'Amérique du Sud. Je ne crois pas que l'on puisse dire de ces navires, qu'ils vont faire un service isolé, et le Canada a intérêt à faire du commerce avec ces pays-là.

Jusqu'à présent, on ne nous a livré que deux de ces nouveaux navires. Pour ce qui est du programme du Gouvernement, concernant la construction des navires, j'espère que l'honorable député ne me taxera pas d'impolitesse si je lui réponds que cela concerne le ministre de la Marine et des Pêcheries, et que celui-ci venant justement d'arriver, il pourra obtenir de lui une réponse complète. Dans quelques jours, l'honorable ministre soumettra ses demandes de crédits et, à cette occasion, il sera heureux, j'en suis sûr, de fournir tous les renseignements qu'on lui demandera.

M. BUREAU: Je crois savoir que la Canadian Government Merchant Marine, Limited, a été organisée dans le but de prendre en main le service de navigation du Nord-Canadien, et qu'on agit ainsi parce qu'il faut des bateaux à vapeur à la compagnie afin de faire concurrence au Pacifique-Canadien et de transporter de la marchandise dans le monde entier. Selon moi, la Canadian Gouvernment Merchant Marine n'est qu'une

compagnie fictive, et ces navires seront sous la dépendance du réseau du chemin de fer national du Canada. C'est-à-dire que M. Hanna, le président de l'organisation, verra à ce qu'un homme habile, tel que M. Bosworth, du Pacifique-Canadien, soit nommé pour diriger la ligne de navigation, qui comprendra des bateaux d'un faible tirant qui franchiront le canal du Sault-Sainte-Marie et iront sur les Grands lacs et des paquebots. S'il en est ainsi, je ne vois pas pourquoi cette compagnie ne déciderait pas maintenant, avant de s'organiser, où sera son siège social. L'unique raison me semble être que le Gouverneur en conseil ne serait pas exposé à la critique, à moins que la Chambre ne fût saisie de la question et qu'une motion ne fût proposée afin de choisir Montréal au lieu de Toronto. Je suis d'avis que le bureau principal de l'organisation qui dirigera la navigation devrait se trouver dans un port de mer, et si cette partie de l'entreprise doit être à Toronto. le ministre ferait aussi bien de nous le dire.

L'hon. M. REID: La compagnie peut, en tout temps, changer son siège social. Quant à avoir le bureau principal dans un port de mer, l'administrateur, quel qu'il soit, peut s'établir à Montréal ou à tout endroit où il devra être pour vaquer aux affaires de la compagnie.

A n'en pas douter, nous acquerrons le Grand-Tronc et le Grand-Tronc-Pacifique et nous mettrons toutes ces voies ferrées sous l'empire d'une seule loi. Il faudra réorganiser tout le réseau des voies ferrées, lorsque nous les réunirons. Il faudra alors trancher la question du siège social. Nous ne saurions résoudre tous ces problèmes avant de bien établir la situation des chemins de fer. Des négociations se poursuivent et elles seront assez rapides, je l'espère, pour permettre de régler cette affaire au cours de la session.

M. BUREAU: Dois-je comprendre que le ministre déclare qu'il faudra réorganiser tout le réseau des voies ferrées lorsque la situation sera tirée au clair? En parlant de réorganisation, veut-il dire qu'il lui faudra soumettre un nouveau projet de loi au Parlement?

L'hon. M. REID: Si un arrangement nous permet de prendre en main le Grand-Tronc et le Grand-Tronc-Pacifique, nous devrons certainement nous adresser au Parlement. Le réseau sera si immense et si important qu'il nous faudra le mettre sur un nouveau pied. Lorsque la question se présentera, nous serons, plus qu'aujourd'hui, en mesure de donner des renseignements plus précis.

M. POWER: J'insisterai auprès du ministre sur l'opportunité d'établir une ligne de cargo-boats qui partiront de Saint-Jean ou d'Halifax, pendant l'hiver, et de Québec, pendant l'été. Le ministre sait que le Transcontinental se relie à la navigation à Québec. La chambre de commerce et d'autres corps publics de cette ville ont instamment demandé que des mesures soient prises afin de convaincre le ministre de l'opportunité de maintenir une ligne de navires à vapeur pour le transport du grain de l'Ouest. Si mes renseignements sont exacts, le Transcontinental peut transporter ce grain à de meilleures conditions que le Pacifique-Canadien. Le grain passerait par nos ports canadiens. Depuis des années, la population de la cité de Québec s'est grandement préoccupée de ce problème Puisque nous savons maintenant que des navires à vapeur sont sous la dépendance du chemin de fer, je profite de l'occasion pour prier le ministre d'étudier l'affaire dans le dessein d'accroître le trafic du Transcontinental, de lui recruter une clientèle chez des entreprises rivales, d'abaisser le coût du transport pour le cultivateur de l'Ouest et de contribuer généralement à la prospérité du pays.

L'hon. M. REID: Je serai bien aise de discuter ce projet avec l'administrateur du chemin de fer.

M. CASGRAIN: Le ministre a-t-il pris une décision au sujet des haltes qu'on lui a suggéré d'établir le long du chemin de fer de Québec au Saguenay. Il y a quelque temps, j'ai adressé à son département des requêtes relatives à l'établissement d'une halte au Petit-Débarquement, entre le cap Tourmente et la petite rivière Saint-François, ainsi qu'à Ruisseau-Jureux, près de Saint-Irénée, et à Nairn's Falls, en arrière de la Malbaie. Je prie le ministre de vouloir bien me laisser savoir quelle décision a été prise. J'ai soumis les états indiquant la clientèle qu'on peut obtenir en ces endroits-là.

Ma demande est restée jusqu'ici sans réponse satisfaisante.

L'hon. M. REID: J'ai prié M. Grant de se livrer là-dessus à l'investigation la plus complète et de m'en faire tenir son rapport. Ce rapport, je l'attends encore; dès qu'il me sera parvenu, je le ferai tenir à l'honorable député (M. Casgrain), avec lequel j'examinerai ensuite le sujet.

M. CASGRAIN: Pendant que nous sommes à parler du Québec-Saguenay, je me permettrai de faire une observation qui regarde le ministre et son département, et peut-être aussi celui de la Marine et des Pêcheries. On projette de terminer le prolongement de ce chemin de fer jusqu'à la Malbaie pour la prochaine saison. Mais il restera encore le "Champlain", vapeur qui fait le service entre la rive nord et la rive sud, ou entre la Rivière-Ouelle et la Malbaie. Le service de ce navire sera moins indispensable le jour où l'on aura terminé le chemin de fer nouveau qui amènera directement à la Malbaie les voyageurs venant de Montréal et de Québec. Ne serait-il pas possible de faire en sorte que ce bateau à vapeur rende un double et utile service aux habitants de certains autres endroits, comme par exemple le Cap-à-l'Aigle, Saint-Fidèle, Saint-Siméon et Tadousac, qui sont sur la rive nord, en aval de la Malbaie? Ces endroits ne jouiront jamais des bienfaits d'une voie ferrée si on ne leur fournit le moyen de l'atteindre. Le service entre les deux rives du Saint-Laurent étant ainsi devenu moins nécessaire que par le passé, on pourrait en établir un autre et, dans ce cas, le navire ferait le trajet entre la Malbaie et Tadoussac, irait à la rive sud une fois ou deux par semaine et fournirait le raccordement aux personnes désirant prendre le bateau pour la Malbaie et autres endroits en aval.

L'hon. M. REID: Le service de ce navire s'est effectué sous la direction du ministère de la Marine et des Pêcheries. Je porterai ce sujet à l'attention du chef de ce ministère (M. Ballantyne) et m'efforcerai aussi d'obtenir que le chemin de fer soit mis en exploitation à aussi bref délai que possible.

M. COPP: C'est du ministère des Chemins de fer et des Canaux que relève le service du bateau passeur entre le cap Tourmentin et Port-Borden. Puisque le Gouvernement se lance dans la construction des bâtiments de commerce, je serais bien aise de savoir s'il se propose de faire construire un autre bateau-passeur pour le mettre en service entre ces deux endroits-là. Quand celui qu'on a déjà effectué à son service à travers les glaces pendant la durée de l'hiver, on est obligé, une fois l'été venu, de le mettre en radoub et, le ministre le sait, les deux endroits en question sont chaque année longtemps privés du seul moyen de communication qui existe entre eux.

Puisque donc le Gouvernement se met à faire construire des navires, je voudrais pouvoir démontrer au ministre combien il est nécessaire de faire construire un second passeur, afin qu'il y en ait toujours un en marche. Quand le service se trouve interrompu entre le cap Tourmentin et Port-Borden, gens et marchandises font la traversée entre Summerside et la Pointe-du-Chêne, et il faut déménager les bureaux. On a érigé de nouveaux bâtiments dans l'intérêt du trafic au point de raccordement de Sackville, mais quand le trafic prend une autre direction, ils ne sont d'aucune utilité. J'ai appris par la voie des journaux que le service est suspendu cette semaine à cause des réparations qu'il faut faire au bateau passeur. Cette interruption du service met le désarroi dans les affaires et gêne beaucoup ceux qui se servent de ce moyen de communication.

L'hon. M. REID: Vu l'extrême cherté de la construction des navires, il serait assez peu sage de faire en ce moment l'acquisition d'un second passeur pour ce service-là. Si je me rappelle bien, on a remplacé par un nouveau steamer le "Scotia" qui effectuait le service à Mulgrave. On a déjà projeté, je crois, d'aménager le navire de façon à le faire servir sur cet itinéraire, ce qui eût donné un navire de réserve pour la durée des réparations que l'on fait chaque année au bateau passeur, ou pour le cas de mise hors d'usage par accident. Le steamer en question est beaucoup plus petit que l'autre, mais en lui faisant faire de plus fréquentes traversées, il pourrait peut-être suffire pendant trois ou quatre semaines.

M. COPP: Il pourrait faire l'affaire pendant les deux ou trois semaines où l'autre serait en radoub. En le mettant à notre disposition, on rendrait un précieux service aux gens qui se servent de cette voie de communication pour le commerce.

M. BUREAU: L'article 11 a une bien grande portée. Il est ainsi conçu:

> Le Gouverneur en conseil peut, de temps à autre, par décret du Conseil, confier à la compagnie l'administration et l'exploitation de toutes lignes de chemins de fer ou de leurs parties, et de tous biens ou ouvrages, de quelque nature que ce soit, ou intérêts dans les susdits, et de tous pouvoirs, droits ou privilèges sur, ou à l'égard de, tous chemins de fer, biens ou ouvrages, ou intérêts dans les susdits, qui peuvent, de temps à autre, être attribués à, ou être possédés, contrôlés ou occupés par Sa Majesté, ou telle ou telles parties des susdits, ou tels droits ou intérêts en les susdits, qui peuvent être désignés en tout décret du Conseil, aux termes et subordonnément aux règlements et conditions que le Gouverneur en conseil peut, de temps à autre, décider; pareilles administration et exploitation devant se continuer suivant le bon plaisir du Gouverneur en conseil et être assujéties à terminaison ou modification, de temps à autre, en totalité ou en partie, par le Gouverneur en conseil.

Le ministre avouera que cette disposition attribue au Gouverneur en conseil le pouvoir d'en agir à sa guise, pourrai-je dire, à l'endroit d'aucune des lignes auxiliaires de ce réseau de voies ferrées. Je pense qu'on doit mettre le public au courant de toute attitude que prend le Gouverneur en conseil dans des questions de cette nature et c'est ce qui m'engage à conseiller que s'il arrive qu'on adopte un décret du conseil faisant passer dans la pratique quelqu'un des pouvoirs accordés d'après cet article, il restera lettre morte jusqu'au jour de sa publication dans la Gazette du Canada, ce qui permettra au public de connaître ce qui se passe, tout en fournissant aux intéressés l'occasion de soumettre leurs protestations au département ou au Gouvernement.

Des honorables membres de la droite ont paru scandalisés, cet après-midi, lorsque j'ai proposé le renvoi à l'étude et à l'approbation du Parlement des règlements que la compagnie peut adopter. Je constate, cependant, qu'en Australie, les deux Chambres du Parlement doivent être saisies de tous les règlements de cette nature, dans les trente jours qui suivent l'ouverture formelle du Parlement. En Australie, on accorde au commissaire des pouvoirs très étendus; cet homme peut obliger à observer les règlements chacune des divisions de l'administration d'un chemin de fer, mais il faut que ces règlements soient soumis au Gouverneur général et qu'ils ne deviennent en vigueur qu'après avoir été publiés dans la Gazette Officielle. Le volume 15, statuts de la Confédération Australienne, 1917, contient la loi qui s'applique aux chemins de fer de cette colonie autonome

L'article 88 stipule:

(1) Le commissaire peut faire des règlements ne venant pas à l'encontre de cette loi, prescrivant tout ce qui d'après cette loi est requis ou susceptible d'être prescrit, vu qu'il est nécessaire de prescrire pour l'application ou la mise en vigueur de cette loi et, en particulier, pour ce qui suit:

Vient ensuite l'énumération des sujets que peuvent servir de base à des règlements. L'alinéa 2 de l'article est ainsi conçu:

Tout règlement ne pourra être mis en vigueur ni obliger avant qu'il n'ait été
(a) approuvé par le Gouverneur général, et
(b) publié dans la Gazette.

L'alinéa 3 decrète ce qui suit:

(3) Les règlements ne seront pas tenus pour être des règlements statutaires suivant l'interprétation de la loi des règlements relatifs à la publication, loi de 1913 et loi de 1916.

(4) Tous règlements de cette nature devront être déposés sur les bureaux des deux Chambres du Parlement dans les trente jours qui suivent leur préparation, si le Parlement siège alors et dans le cas contraire, dans les trente jours qui suivent l'ouverture de la session suivante du Parlement.

Tenant compte des pouvoirs étendus attribués par cet article du bill que nous étudions, je conseille que l'on ajoute à l'article ce qui suit:

Tels décrets du Conseil devant être publiés dans la Gazette Officielle du Canada, avant de devenir en vigueur et d'obliger.

L'hon. M. REID: Si l'honorable député veut lire l'article, il constatera que ce dernier ne fait que confier à la compagnie l'administration et l'exploitation des voies de chemin de fer en question. Dans le passé, l'exploitation de l'Intercolonial était abandonnée à un gérant général; plus tard, on a nommé une commission pour gérer et exploiter ce chemin de fer.

M. BUREAU: "Subordonnément aux règlements et condition que le Gouverneur en conseil peut, de temps à autre, décider". Voilà comment l'article est libellé et nous voulons savoir dans quelles conditions cet article sera mis en vigueur.

L'hon. M. REID: A l'origine, nous avions un gérant général et tout ce que cet article veut dire c'est que nous proposons d'adopter la même ligne de conduite ici, charger un bureau d'administration de l'exploitation du réseau des chemins de fer de l'Etat.

M. BUREAU: Non, puis qu'on peut restreindre et non pas étendre les pouvoirs relatifs à l'administration.

L'hon. M. REID: Nous devons avoir confiance dans le bureau d'administration. Ainsi, par exemple, si le bureau d'administration soumet des règlements et si le Gouverneur en conseil adopte un décret qui s'y rapporte, le Gouvernement doit assumer la responsabilité de sa conduite quoi qu'en pense le public. Puis lorsque le Parlement se réunit, tous les décrets du conseil qui ont été adoptés peuvent être déposés sur le bureau, ce qui permet à la Chambre de les étudier.

M. BUREAU: C'est tout ce que je demande. Je veux que les décrets du conseil qui seront adoptés d'après l'article 11 soient déposés sur le bureau au cours d'un certain laps de temps qui suivra l'ouverture de la session.

L'hon. M. REID: Il n'en dépend uniquement que des honorables députés d'obtenir le dépôt de ces décrets du conseil sur le bureau de la Chambre. De ce que cela est mentionné dans le bill on ne doit pas conclure que cela rend plus certain que les décrets seront déposés sur le bureau.

M. BUREAU: Oh! oui.

L'hon. M. REID:. . . .pour cette raison que la Chambre a le droit de prendre connaissance de tout les décrets du conseil et que si le ministre des Chemins de fer ne dépose pas ces documents sur le bureau, les honorables députés peuvent demander ce dépôt, ce qui sera fait. Je ne crois pas que l'idée énoncée, si on la met en pratique, fournisse une plus grande protection. A mon avis, nous ne devrions pas surcharger davantage ce projet de loi.

Comme l'a dit le ministre intérimaire de la Justice, cet après-midi, nous cherchons à éviter autant que possible de déposer des décrets ministériels.

M. BUREAU: Vous cherchez à éviter, pourquoi?

L'hon. M. REID: Parce qu'il y a eu tant de plaintes au sujet de la promulgation d'arrêtés ministériels que l'on ne tient pas à en avoir autant que l'honorable député le désire.

M. BUREAU: Le ministre ne comprend pas ce que je veux dire. L'article dit clairement que ces pouvoirs peuvent être exercés de temps en temps par le Gouverneur en conseil au moyen d'arrêtés ministériels. Ce n'est pas une approbation; vous devez promulguer des décrets. Vous chargez la direction de faire certaines choses; les ordres doivent être écrits sur la recommandation du ministre des Chemins de fer puis promulgués sous la formule de décrets. Il est très facile pour le ministre de faire faire une copie additionnelle chaque fois qu'il fait une recommandation au conseil. Le décret indiquera ce que la compagnie est chargée de faire, et ensuite celle-ci est supposée d'agir pour le plus grand bienfait de la nation; mais le Gouverneur en conseil peut imposer des restrictions en confiant cette propriété à la compagnie, car à la 12e ligne de l'article 11, il est dit:

. . .aux termes et subordonnément aux règlements et conditions que le Gouverneur en conseil peut, de temps à autre, décider; pareilles administration et exploitation devant se continuer suivant le bon plaisir du Gouverneur en conseil et être assujéties à terminaison ou modification, de temps à autre, en totalité ou en partie par le Gouverneur en conseil.

[M. Bureau.]

Il me semble que la Chambre a le droit de savoir quelles sont les parties du réseau qui sont confiées à la compagnie et suivant quels règlements et conditions elles sont exploitées. Le ministre dit que nous ne devons pas surcharger inutilement le bill. Cela ne le surchargera pas du tout, mais rappellera simplement au ministre que dans un certain délai suivant l'ouverture de chaque session, tous ces décrets devront être déposés sur le bureau de la Chambre. Le public, par ses représentants, devrait être tenu au courant du fonctionnement de ses chemins de fer. J'ai dit il y a un moment que les décrets n'avaient aucun effet avant qu'ils ne fussent publiés dans le Bulletin officiel. Je suis prêt à retirer ce que j'ai dit, mais je crois que l'on devrait publier ces décrets dans le Bulletin officiel afin que les gens puissent se renseigner sur la façon dont fonctionne leur service de chemins de fer. Il me semble que le ministre devrait accéder à cette recommandation.

M. McMASTER: L'Australie et ses différents états possèdent une grande expérience en matière de chemins de fer nationaux, et il me semble qu'il serait sage de notre part de suivre leur méthode et d'exiger que les règlements établis par le bureau de direction et approuvés ensuite par arrêté ministériel, soient déposés sur le bureau de la Chambre dans les trente jours suivant leur promulgation si la Chambre est assemblée, ou dans les trente jours suivant l'ouverture de la session. On ne peut pas s'y opposer. Cela me paraît un excellent moyen de faire connaître au peuple ce que l'on fait de sa propriété.

L'hon. sir THOMAS WHITE: Il n'y a pas d'objection à cela, monsieur le président, mais je crois que c'est absolument inutile, car tous les décrets importants sont déposés devant la Chambre. Si un député demandait un décret ayant trait à un sujet aussi important que celui-ci, il n'y a pas doute qu'on le présenterait. Mais il est facile de modifier l'article et il n'y a aucune raison pour ne pas le faire, si les honorables députés y attachent de l'importance.

M. SINCLAIR (Guysborough): Dans le cours du débat cet après-midi, on a pu remarquer que lorsque vous appliquez la règle des décrets ministériels, vous ne couvrez pas tous les points, car les directeurs ont le droit d'établir des règlements qui ne sont pas approuvés par le Gouverneur en conseil.

M. BUREAU: Mais c'est l'article important qui a trait à l'administration de la propriété, et ces décrets doivent être déposés devant la Chambre dans les trente jours suivant l'ouverture de chaque session.

M. CASGRAIN: Est-ce que le Gouvernement, en vertu de cet article tel qu'il est maintenant rédigé, a le droit d'acquérir d'autres lignes d'embranchement, comme par exemple, le " Quebec and Oriental " et l'" Atlantic and Western " dont l'honorable député de Bonaventure (M. Marcil) a parlé cet après-midi. Ces lignes sont en quelque sorte la continuation du chemin de fer de l'Intercolonial, et leur circulation est la même. Il y a quelque temps j'ai eu l'occasion, lors de l'examen de la loi des chemins de fer en comité spécial, de soumettre une communication, concernant l'état actuel de ces chemins de fer, et malgré que je ne sois point chargé de mission par ces compagnies, je crois pouvoir dire qu'elles seraient prêtes à entrer en négociation avec le Gouvernement pour la vente de leur propriété.

L'hon. M. REID: Non, le Parlement devrait d'abord faire l'acquisition des chemins de fer, et alors, l'exécutif aurait le droit d'en confier la gestion à cette corporation.

M. CANNON: Plusieurs des compagnies désignées dans l'annexe, portent des vocables qui indiquent que leurs lignes sont situées en tout ou en partie, aux Etats-Unis. C'est là, une situation entièrement nouvelle et je saurais gré au ministre de nous dire précisément la relation qui surgirait entre un état souverain comme le Canada, propriétaire et exploitant de chemins de fer et un autre pays souverain.

L'hon. M. REID: Le capital-actions de ces chemins de fer est la propriété du réseau du Nord-Canadien et, par conséquent, celle du Gouvernement. Le gouvernement des Etats-Unis exploite aujourd'hui les lignes qui traversent les Etats-Unis. L'honorable député le sait, le gouvernement des Etats-Unis exploite aussi quelques-uns de nos chemins de fer canadiens. Le "Michigan-central" est un chemin de fer américain. Deux ou trois chemins de fer qui desservent l'Ontario, forment partie d'un réseau américain.

M. SINCLAIR (Guysborough): Mais ils ne sont pas la propriété du gouvernement des Etats-Unis.

L'hon. M. REID: Le gouvernement des Etats-Unis les met en service. Il est difficile de dire si le gouvernement des Etats-Unis en fera le rachat d'une manière permanente. Le chemin de fer canadien du Pacifique dessert partie de l'état du Maine.

M. CANNON: Les jurisconsultes de l'Etat, sont-ils d'avis que le Gouvernement a le droit de se faire propriétaire et exploitant de chemins de fer en pays étranger? Je crois que non.

L'hon. M. REID: La compagnie a le droit d'exploiter des chemins de fer en pays étranger, le Gouvernement n'étant qu'un actionnaire de la compagnie. De ce point de vue, les jurisconsultes de l'Etat m'informent que nous avons parfaitement le droit de faire ce que nous faisons.

L'hon. sir THOMAS WHITE: Pour combler la lacune signalée par mon honorable ami (M. Bureau), je propose l'adjonction des mots suivants à l'article 11 :

Pareil décret du Conseil sera soumis au Parlement dans un délai de dix jours à dater de l'ouverture de la prochaine session suivante, ou, si le Parlement siège, au moment où le décret est adopté, il sera soumis dans un délai de dix jours de la date du décret.

(L'amendement est adopté.)

Les articles 10 et 11, ainsi modifiés, sont adoptés.

Sur l'article 12 (pouvoir de transférer à la compagnie, le capital social ou un intérêt prépondérant de Sa Majesté).

M. SINCLAIR (Guysborough): Faut-il entendre par là que la compagnie du chemin de fer national canadien peut acheter, sans autorisation, de nouvelles actions dans les compagnies de chemins de fer ?

L'hon. M. MEIGHEN: Non, les pouvoirs de la compagnie sont prévus par l'article 21. L'article à l'étude se borne à conférer au Gouvernement le pouvoir de transférer les actions à la compagnie.

M. BUREAU: J'ai une objection à faire valoir ici. Nous savons et ressentons les funestes effets de ce marché, se rattachant au Nord-Canadien, dont 40 p. 100 des actions échurent à l'Etat. Si celui-ci désire acquérir un intérêt dans une compagnie, il devrait acquérir la majorité des actions, de façon à pouvoir obtenir son propre conseil de direction, sa propre gestion et son exploitation. A mon avis, le Gouvernement ne devrait pas détenir la minorité des actions dans une compagnie quelconque.

L'hon. M. MEIGHEN: L'acquisition de la minorité des actions n'est pas visée ici.

L'article dit: "acquérir le capital social ou l'intérêt prépondérant."

M. BUREAU: S'il faut entendre par là " acquérir tout le capital social ", pourquoi ne pas le dire? Le texte manque de clarté.

M. McMASTER: Il est peut-être vrai qu'il s'agit ici de l'acquisition de toutes les actions, mais on pourrait prétendre que les mots "capital social" veulent dire une partie des actions. Par l'insertion des mots "tout" avant les mots "le capital social" le sens deviendrait plus clair.

L'hon. M. MEIGHEN: Rien ne s'y oppose.

(L'amendement est adopté.)

M. McKENZIE: Cet article semble viser à conserver à ces compagnies leur existence respective. Si je ne me trompe, ce projet de loi tend à l'élimination de ces compagnies extérieures. La loi en discussion prévoit que les compagnies tiendront des assemblées auxquelles prendront part des représentants du Gouvernement. Je désapprouve entièrement la chose, et je voudrais que le ministre nous donnât l'assurance que c'est son intention d'éliminer ces compagnies. Quand la compagnie du chemin de fer national canadien fera-t-elle sa gestion, de son propre chef ?

Quand la compagnie aura-t-elle le contrôle absolu de cette propriété du Gouvernement?

L'hon. M. MEIGHEN: Je pensais avoir expliqué cela clairement. Pour les compagnies constituantes désignées dans l'annexe du bill, notre intention est de les amalgamer toutes, sauf celles dans lesquelles il y a une minorité du capital en suspens, pour nous débarrasser des en-têtes séparées et de leurs noms. Quand il existe une minorité du capital en suspens, ce ne serait pas dans l'intérêt public de faire une amalgamation, parce qu'il faudrait donner d'autre capital pour remplacer la minorité du capital. Cela s'applique à un très petit nombre de compagnies. Les compagnies filiales ne possèdent pas ou n'exploitent pas de chemins de fer, par conséquent ce ne serait pas une bonne affaire de les amalgamer; elles sont mieux comme elles sont. Quant aux compagnies constituantes, deux au moins sont américaines et ne peuvent pas être amalgamées; le meilleur système est d'amalgamer les autres.

M. POWER: Cet article dit:

Le Gouverneur en conseil peut transmettre, ou faire transmettre, pareil capital social, ou toute partie du susdit capital, à la compagnie, ou il peut, par fondés de pouvoirs ou autrement, mettre la compagnie, ou toute personne désignée par le Gouverneur en conseil, en mesure d'exercer les pouvoirs de votation, en ce qui concerne les susdits à toute assemblée d'actionnaires.

[L'hon. M. Meighen.]

Pourquoi introduire les mots "ou toute personne désignée par le Gouverneur en conseil"?

L'hon. M. MEIGHEN: Le transmetteur du capital pourrait être notre fondé de pouvoirs pour voter le capital. Cela pourrait sans doute se faire, mais on prend l'autorisation de faire voter le capital d'une autre manière en désignant une autre personne. Par exemple, on pourrait nommer le ministre des Chemins de fer ou le représentant le plus immédiat du Gouvernement dans le conseil quand il y en a un.

M. POWER: Si c'est l'intention du Gouvernement de donner ce pouvoir au ministre ou à une autre personne qu'il pourra désigner, je ne vois pas pourquoi cela se trouverait dans ce bill spécial qui est destiné à autoriser la compagnie de chemin de fer national du Canada.

L'hon. M. MEIGHEN: Le bill est le seul moyen d'obtenir ce pouvoir.

(L'article est adopté.)

Sur l'article 13, paragraphe (1er) (application de la loi des Chemins de fer et de la loi d'expropriation aux entreprises de la compagnie.

M. BUREAU: Je propose d'étudier séparément les trois paragraphes de l'article 13,

(La motion est adoptée.)

M. SINCLAIR (Guysborough): Quand on dit la loi des chemins de fer, de quelle loi s'agit-il? Est-ce la loi existante ou le bill nouveau?

L'hon. M. MEIGHEN: C'est pour le moment la loi existante. Quand le nouveau bill sera adopté, ce sera celui-là.

M. SINCLAIR: Pourquoi ne pas dire la loi du chemin de fer 1919?

L'hon. M. MEIGHEN: L'article des définitions règle la question.

L'hon. M. FIELDING: A-t-on trouvé qu'il était impossible ou trop difficile de désigner par leurs numéros les dispositions de la loi des chemins de fer qui ne doivent pas s'appliquer? Cette forme de législation est peut-être inévitable, mais elle donne lieu à la critique. Quand on dit que certaines parties d'une loi ne seront pas appliquées il est désirable d'indiquer ces parties par les numéros des articles.

Quand l'article dit d'une façon générale "toutes les dispositions de la loi des chemins de fer sauf celles qui sont incompatibles avec la présente loi", etc., cela laisse

dans l'article une lacune pour indiquer qu'elles sont les parties de la loi qui sont incompatibles. Plus loin, le Gouvernement semble avoir prévu cette difficulté puisqu'il dit dans le paragraphe (2):

En cas de doute, le Gouverneur en conseil peut déclarer quelles dispositions et dans quelle mesure les dispositions des lois respectives sont applicables à la compagnie, sous l'empire du présent article.

Il semble que c'est plutôt une fonction judiciaire de déterminer quels articles sont compatibles et quels autres ne le sont pas. Je suppose que la question a été prise en considération et qu'il peut y avoir des difficultés à désigner les articles par des numéros, mais ce serait très désirable de pouvoir les désigner ainsi.

L'hon. M. MEIGHEN: Si la loi actuelle devait être maintenue ou si la nouvelle loi était déjà adoptée, on pourrait les désigner sans difficulté, mais comme les deux lois doivent s'appliquer l'une après l'autre, il est difficile de faire cette désignation, c'est-à-dire que la désignation que l'on pourrait faire maintenant, ne s'appliquerait pas quand on aura adopté la nouvelle loi.

M. BUREAU: Il y a un moyen très facile de sortir de la difficulté, à moins qu'il n'existe des raisons sérieuses pour rédiger de cette façon l'article. Nous adoptons ce bill pour placer les chemins de fer du Gouvernement canadien autant que c'est possible de protéger les intérêts du peuple, sur le même pied que tous les chemins de fer appartenant à des compagnies particulières. Pourquoi lorsque les chemins de fer du Gouvernement canadien ont besoin de terrains pour la construction de chemin de fer, adoptent-ils la loi d'expropriation et vont-ils devant la Cour d'échiquier, au lieu de suivre les dispositions ordinaires de la loi?

Avant de devenir la propriété de l'Etat, si la compagnie du Nord-Canadien avait besoin d'exproprier certaines propriétés, elle n'avait qu'à s'adresser aux tribunaux de la province dans les limites de laquelle se trouvaient les terrains en question pour les acquérir; je ne vois donc pas pour quelle raison ces dispositions de la loi des chemins de fer ne s'appliqueraient pas au réseau des chemins de fer de l'Etat. Si ce plan soulève des objections, je suis prêt à les discuter. En tout cas, le plan que je suggère éviterait la confusion et il serait de nature à empêcher les gens d'être obligés de suivre Sa Majesté le roi, qui a la haute main sur les chemins de fer du gouvernement canadien au nom du Dominion, devant la cour d'échiquier. Dans le cas qui nous occupe, pourquoi l'interprétation de la loi par un juge de cour supérieure ne serait-elle pas capable de satisfaire le Gouvernement aussi bien qu'une compagnie de chemin de fer particulière et exploitant ses voies ferrées sous le régime des dispositions de la loi générale des chemins de fer?

L'hon. M. MEIGHEN: Le Gouvernement n'a nullement l'intention de s'adresser à un tribunal autre que celui qu'acceptent les autres compagnies de chemin de fer, c'est-à-dire une commission d'arbitres qui rend une sentence arbitrale. Les dispositions de la loi des expropriations à ce sujet ne s'appliquent pas par suite de l'alinéa "c" du présent article, ainsi conçu:

L'indemnité payable à l'égard de l'expropriation de tous terrains ainsi attribués à la compagnie, ou des intérêts en lesdits terrains, ou affectés avec préjudice par la construction de l'entreprise ou des ouvrages, doit être déterminée en conformité des dispositions de la loi des chemins de fer, à compter de l'avis de l'expropriation à la partie adverse.

Ainsi, les dispositions de la loi des chemins de fer relativement à la fixation de l'indemnité s'appliquent. Nous avons inséré cette disposition dans le bill avec l'idée que les propriétaires des terrains expropriés, des terres en culture ordinairement, auront le droit de faire fixer la valeur de leur propriété par des arbitres, comme dans la loi des chemins de fer, au lieu d'être obligés de s'adresser à la cour d'échiquier. La seule différence, c'est que si les dispositions de la loi des chemins de fer s'appliquaient sur toute la ligne, sans recours possible à la loi de la cour d'échiquier, le Gouvernement serait obligé de déposer les plans devant la commission des chemins de fer et, de plus, les titres de ces terrains ne seraient pas attribués à la compagnie avec le dépôt des plans, conformément à la disposition en délibération. Or, en insérant dans le bill les pouvoirs que confère la loi des expropriations, nous obtenons les titres en déposant les plans et, par là, nous évitons l'intervention d'intermédiaires qui pourraient acquérir ces terrains avant nous dès que le dépôt des plans les mettrait au courant de l'affaire. Voilà toute la différence.

M. BUREAU: L'alinéa "c" est ainsi conçu:

L'indemnité payable à l'égard de l'expropriation de tous terrains ainsi attribués à la compagnie, ou des intérêts en lesdits terrains, ou affectés avec préjudice par la construction de l'entreprise ou des ouvrages, doit être déterminée en conformité des dispositions de la

loi des chemins de fer, à compter de l'avis de l'expropriation à la partie adverse.

L'hon. M. REID: C'est-à-dire dès que les plans sont déposés.

M. BUREAU: Il y a quelque chose qui ne va pas ici. Le ministre intérimaire de la Justice (M. Meighen) prétend que l'expropriation et le dépôt des plans chez le registraire attribuent les titres à la compagnie. Voilà, à mon avis, une procédure sommaire, autocrate et absolument injuste. Je peux me tromper, mais je suis d'avis que, d'après la loi des chemins de fer, il faut d'abord faire signifier un avis au défendeur lui offrant la somme, que l'ingénieur ou l'arpenteur dont le nom est apposé au bas de l'avis, déclare sous son serment représenter la valeur de son terrain.

L'hon. M. MEIGHEN: Le projet de loi établit la même procédure.

M. BUREAU: A quoi sert cette procédure?

L'hon. M. MEIGHEN: C'est le premier pas pour arriver à obtenir la valeur du terrain.

M. BUREAU: Pourquoi alors ne pas décréter simplement que, dans le cas du réseau des chemins de fer de l'Etat, le dépôt des plans attribuera les titres à la compagnie et que les procédures en expropriation seront les mêmes que sous le régime de la loi générale des chemins de fer? Voilà qui tournerait la difficulté et éliminerait toute équivoque pouvant résulter de la rédaction de cet article.

L'hon. M. MEIGHEN: Du moment que vous indiquez le parcours que suivra une voie ferrée, vous fournissez aux intermédiaires l'occasion d'intervenir. Le temps dangereux, c'est la période comprise entre le moment où le renseignement est rendu public en soumettant les plans à la commission des chemins de fer et la date du dépôt des plans.

M. BUREAU: Pourquoi la loi générale des chemins de fer ne renferme-t-elle pas une disposition de même nature?

L'hon. M. MEIGHEN: C'est une autre question. Je ne suis pas prêt à soutenir que la loi des chemins de fer ne devrait pas renfermer une disposition à cet effet.

M. BUREAU: L'unique but que je vise, c'est d'éviter que nous ayons deux lois pour la régie de nos chemins de fer, peu importe qu'il s'agisse du réseau national ou du Pacifique-Canadien. Le Parlement ferait bien, à mon sens, d'éliminer toute équivoque sur l'application des articles de la loi générale; il serait désirable de relever le Gouverneur en conseil de la difficulté et de la responsabilité de décider en ces matières.

L'hon. M. MEIGHEN: Le Gouverneur en conseil n'éprouvera pas la moindre difficulté à cet égard, dès que la nouvelle loi des chemins de fer aura été adoptée. On m'assure que le paragraphe 2 n'a guère sa raison d'être.

M. BUREAU: Le Gouvernement n'entreprendra pas la construction d'une voie ferrée sans avoir obtenu une charte; or, règle générale, ces chartes indiquent assez clairement quel sera le parcours de la nouvelle ligne.

Je vois que l'on cherche par un article à rétablir certaines chartes. Le public saura exactement ce que sont les lignes et par où elles passent. Je ne vois pas la nécessité d'une disposition aussi longue, laquelle est propre à créer de la confusion. Si mon honorable ami voulait bien m'accorder cinq minutes, je soumettrais à la Chambre un texte qui satisferait au besoin de la circonstance.

L'hon. M. MEIGHEN: J'accorderais bien cinq minutes à l'honorable député.

M. BUREAU: Si mon honorable ami se réserve de ne pas accepter ma proposition, je ne me donnerai pas la peine de la rédiger.

L'hon. M. MEIGHEN: Il nous serait impossible d'accepter un article nous obligeant à faire connaître au juste le tracé de la ligne, car cela permetrait à d'autres de nous devancer. La charte indique généralement la direction de la ligne, mais non la ligne elle-même. Tant que la direction générale est seule connue, nous n'avons rien à craindre, mais nous ne voulons pas être dans la position d'avoir à faire connaître au juste le tracé de la ligne.

M. BUREAU: C'est là un point sujet à discussion. Les autres sont tenus de faire approuver leurs plans par le ministre et de les soumettre à la commission des chemins de fer. Pourquoi le Gouvernement n'aurait-il pas un avantage sur les particuliers qui veulent bâtir un chemin de fer? Je ne crois pas que les tribunaux attachent beaucoup de poids à la réclamation d'un individu qui tenterait de céder sa terre à des prix de fantaisie. J'ai connu des cas d'arbitrage où le terrain évalué, par exemple, à $400, a été vendu $4,000; mais le tribunal, ensuite, comprenant qu'il s'agissait d'une spéculation, confirma la sentence de l'arbitre.

M. KEEFER: Je connais des cas où l'on avait soumis à la commission des chemins de fer certains plans et où tout de suite différentes personnes commencèrent à acheter les terres que devait suivre la route. Elles firent entre elles deux ou trois cessions, et la compagnie dut payer en conséquences un prix beaucoup plus élevé.

M. BUREAU: Est-ce parce que l'affaire avait traîné plusieurs mois devant la commission des chemins de fer?

M. KEEFER: Il y a les détails coutumiers. Il faudrait, à mon avis, adopter une règle uniforme dans le cas de tous les chemins de fer, et c'est à quoi il sera bon de veiller lorsque nous sera soumis le projet de refonte. Rien ne justifie ces tentatives de spéculation dont nous avons eu maint exemple jusqu'à présent. C'est ce que nous cherchons à éviter dans le cas actuel et, si les compagnies sont sages, elles se protégeront elles-mêmes.

M. BUREAU: Il n'est pas question de sagesse de la part des compagnies, mais du point de savoir si elles auront le même droit que le Gouvernement.

M. MACKIE (Edmonton): Selon le projet de refonte, l'avis à signifier au propriétaire le renvoie au livre de renseignements et au plan qu'il faut déposer chez le régistrateur. Vous lui dites que l'avis d'expropriation lui donnera ce renseignement.

L'hon. M. MEIGHEN: Il le prévient que le plan est déposé là, et que, par ce plan, il saura au juste où se trouve le terrain dont il s'agit de prendre possession. En outre, on lui dit ce que l'on se propose de le payer.

M. MACKIE (Edmonton): Cet article nous dispensera-t-il de déposer le plan et le livre de renseignements? Le propriétaire peut tirer de ce plan et de ce livre les informations qu'il désire après qu'il est devenu impossible aux spéculateurs, comme vous dites, d'intervenir. Dans l'intervalle, l'avis d'expropriation lui est signifié.

L'hon. M. MEIGHEN: Plus tard.

Sur le paragraphe 2 (pouvoir de décider en cas de doute).

M. JACOBS: M'est avis que ce paragraphe ne devrait point passer dans sa forme actuelle. Il n'est pas bon que le Gouverneur en conseil soit en même temps juge et partie dans l'affaire. Il conviendrait de choisir une autorité indépendante, et je suggérerais de modifier ce paragraphe de manière à ce qu'il se lise comme il suit:

En cas de doute, la Cour d'Echiquier peut déclarer quelles dispositions et dans quelles mesures les dispositions des lois respectives sont applicables à la compagnie sous l'empire du présent article.

L'hon. M. MEIGHEN: Il me semble que c'est déjà la loi. Le cas d'un conflit serait nécessairement décidé par la cour d'échiquier. Si la proposition de mon honorable ami était acceptée, elle équivaudrait à la suppression du paragraphe, et cette suppression aurait le même effet qu'une acceptation de l'amendement de mon honorable ami. Je ne vois pas que l'on ait besoin d'invoquer ce paragraphe 2, et je consentirais à l'abandonner. Je propose donc:

Que le paragraphe 2 de l'article 13 soit rayé du projet de loi.

(Cette motion est adoptée).

Sur le paragraphe 3 devenu paragraphe 2 (a) signature des plans déposés; (b) terrains attribués à la compagnie; (c) déterminations du montant de l'indemnité.

M. McKENZIE: Existe-t-il une disposition en vertu de laquelle nous avons un président et un vice-président?

L'hon. M. MEIGHEN: La disposition de la loi des chemins de fer prévoit la nomination d'un président et d'un vice-président.

M. McKENZIE: D'après le bill dont il s'agit nous avons, d'un côté, les directeurs, et de l'autre, la compagnie. D'ordinaire, le président d'une compagnie est nommé à une assemblée générale des actionnaires. Je ne vois pas que la loi des chemins de fer s'applique à la nomination d'un président quand il n'y a pas d'actionnaires pour le nommer.

L'hon. M. MEIGHEN: L'honorable député fait erreur. Les directeurs élisent le président. L'article 13 du bill établit que la loi des chemins de fer s'appliquera, à l'exception de certains articles. Un des articles qui ne sont pas exceptés dispose que les directeurs élisent le président et le vice-président. Par conséquent, cet article s'applique. Nos directeurs éliront le président et le vice-président. L'article 13 a ici son application.

Sur l'article 15 (actions, poursuites ou autres procédures).

M. SINCLAIR (Guysborough): Cet article apporte-t-il quelques modifications à la loi existante?

L'hon. M. MEIGHEN: Oui. Il rend la compagnie responsable, aux yeux de la loi, et lui attribue les droits d'une compagnie au lieu de la mettre dans la même position que la couronne. A l'heure qu'il est, pour

poursuivre l'Intercolonial il faut en avoir obtenu la permission, mais dorénavant, on pourra poursuivre la compagnie du chemin de fer national sans cette permission. De son côté, la compagnie pourra poursuivre sans cette permission, non plus; elle pourra agir comme une corporation non sujette aux restrictions ni à la jouissance des privilèges de la couronne.

M. McKENZIE: Existe-t-il quelques dispositions concernant l'exécution d'un jugement que l'on aurait obtenu contre la compagnie?

L'hon. M. MEIGHEN: L'article déclare que:

Toute défense valable pour les corporations respectives (y compris Sa Majesté), dont l'entreprise a donné lieu à une action est valable pour la compagnie, et les frais encourus, relativement à une action intentée ou à un jugement rendu contre la compagnie au sujet de son exploitation ou de son administration de lignes ou propriétés de chemin de fer, autres que ses propres lignes ou propriétés de chemin de fer, peuvent être mis à la charge de la corporation dont l'entreprise a donné lieu à cette action, et en être recouvrés.

M. McKENZIE: Voilà ce que je ne comprends pas.

L'hon. M. MEIGHEN: Toute dépense relative à une entreprise est imputée sur le produit des opérations de cette entreprise, et tout jugement rendu contre une entreprise est inscrit à son passif. Si l'entreprise au sujet de laquelle l'action est intentée se rattache à l'Intercolonial, les frais seront imputés sur le produit des opérations de l'Intercolonial, et il en est ainsi pour un jugement.

M. McMASTER: Mais c'est à la condition que la compagnie tienne un compte spécial faisant voir ce qui est inscrit au passif de l'entreprise?

L'hon. M. MEIGHEN: Oui.

M. McMASTER: Au fond, ce n'est qu'une question de tenue de livres entre les divers services du même chemin de fer. L'autre partie n'aura pas à s'occuper de cela; si elle obtient un jugement auquel il n'aura pas été satisfait, elle pratiquera une saisie contre la propriété de la compagnie tout entière?

L'hon. M. MEIGHEN: Parfaitement.

M. McKENZIE: Mais cette compagnie ne possède rien, elle ne sera pas propriétaire du chemin de fer ni du matériel roulant comme le serait une compagnie ordinaire; elle jouera, en quelque sorte, le rôle de séquestre et se bornera à exploiter le réseau qui appartiendra vraiment à l'Etat, représenté ici par le Gouverneur en conseil. Que faire saisir en vertu d'un jugement obtenu contre cette compagnie? Elle ne possède rien.

L'hon. M. MEIGHEN: L'honorable député fait erreur. La compagnie est plus qu'un séquestre; elle en est un jusqu'à un certain point, mais quand le pouvoir de fusion reconnu dans l'article 21 viendra à s'exercer, le Nord-Canadien lui-même se trouvera fusionné dans cette compagnie et cessera d'avoir une existence à part. Lors même que la compagnie jouerait le rôle d'un séquestre, elle possède les actions, qui peuvent être saisies.

M. McKENZIE: C'est le ministre des Finances qui les détient.

L'hon. M. MEIGHEN: Elles seront transférées, en vertu de l'article 1. Il est évident que la compagnie doit payer ses dettes; et ses dettes résultant d'un jugement seront imputables sur l'entreprise à laquelle se rapporte l'accident, ou quoi que ce soit qui aura donné lieu au jugement.

M. McKENZIE: Cela saute aux yeux; cependant, je désire retenir l'attention du ministre un instant de plus. Supposons que, demain, Johnston obtienne jugement de la cour Suprême contre cette compagnie, que cette dernière refuse de payer et qu'il fasse pratiquer une saisie par le shérif, que pourra-t-il saisir?

L'hon. M. MEIGHEN: Il ne pourra rien saisir avant que l'actif soit remis à la compagnie; aucun jugement ne pourrait être rendu avant ce moment-là. Mais dès que le bill sera adopté, les actions que l'Etat possède seront remises à la compagnie, et elles pourront être saisies. Plus tard, les voies ferrées seront fusionnées avec le réseau actuel, et leurs biens matériels appartiendront à la compagnie, et pourront être saisis et vendus.

M. McKENZIE: C'est là un nouvel aspect de l'affaire. Je ne pensais pas que la compagnie serait propriétaire de ces biens et je ne crois pas que la députation ait compris qu'ils appartiendront à la compagnie. Ainsi, nous devons comprendre que les directeurs seront propriétaires de ces entreprises, n'est-ce pas?

L'hon. M. MEIGHEN: Lors du fusionnement, la compagnie possédera les biens matériels.

M. SINCLAIR (Guysborough): On sait généralement qu'il y a un grand nombre de réclamations pendantes contre le Nord-Ca-

nadien. J'aimerais connaître l'avis du ministre intérimaire de la Justice sur la possibilité d'une poursuite par un créancier de la compagnie contre les directeurs relativement à une réclamation non acquittée. Si une poursuite est possible, le créancier pourrait-il obtenir jugement contre eux?

L'hon. M. MEIGHEN: L'honorable député fait erreur en déclarant qu'il y a un grand nombre de réclamations pendantes contre le Nord-Canadien. Elles sont presque toutes réglées; de fait, j'ignore s'il y en a encore. Cependant, s'il en existe, jugement peut être obtenu contre la compagnie, et paiement de la créance peut être exigé d'elle. Mais, aussitôt après la fusion, ce sera la compagnie qui aura absorbé les autres qui sera tenue de payer la dette et d'obéir à l'arrêté rendu.

M. SINCLAIR (Guysborough): Je suis bien aise d'entendre le ministre dire qu'il n'y a plus de réclamation contre le Nord-Canadien, car on a souvent affirmé ici qu'il y en avait un grand nombre.

(L'article est adopté.)

Sur l'article 10 (frais payés à même les recettes et revenus).

L'hon. M. FIELDING: Quelques-uns des articles que nous avons discutés n'étaient probablement pas d'une extrême importance; cependant en voici un qui mérite réflexion, car je doute que le comité en a saisi toute la gravité; les gens de dehors ne s'en sont certainement pas rendu compte. S'il y a à l'égard de nos affaires un principe qui soit plus clair qu'un autre, c'est que chaque miette du revenu perçu de quelque manière pour les besoins du dominion du Canada doit être ajouté au fonds consolidé. Dès qu'un dollar est versé dans de fonds consolidé, il ne doit pas en être retiré avant que la Chambre des communes en ait réglé l'emploi. Voilà le principe fondamental de notre système financier.

Pourtant, nous nous proposons sérieusement et à dessein de nous en éloigner. Relativement à l'administration de l'un de nos plus grands services—d'un service qui est important à l'heure qu'il est et qui le sera davantage grâce à l'adoption du présent projet—nous avons l'intention d'abroger la loi du fonds consolidé du revenu. Nous avons le dessein de permettre à cette compagnie d'encaisser toutes ses recettes et de les employer à sa guise pour les besoins du réseau. Une partie de cette question a déjà été débattue. Je n'étais pas présent, mais en parcourant le hansard, je constate qu'on a parlé du déficit et qu'on s'est demandé s'il serait comblé sans qu'un crédit fût ouvert. Cependant, ce n'est là qu'une partie de la question à discuter. Celle qui a une portée plus grande est de savoir si les dispositions de la loi du revenu consolidé ne s'appliqueront pas à tous les autres services administratifs. Le ministre des Douanes, le ministre du Revenu de l'intérieur, le ministre des Postes et tous les autres ministres qui retirent des recettes, seront tenus de les verser dans les coffres publics et d'attendre que la Chambre ouvre un crédit, mais les recettes de ce ministère—qui s'élèveront à plusieurs millions—au lieu d'être ajoutées au revenu consolidé, seront versées dans la caisse de cette compagnie à l'endroit où sera son siège social.

On nous dit qu'il est très incommode de faire un autre arrangement. En effet, c'est incommode. Ce serait un réel soulagement pour les ministres—j'ai été ministre moi-même—de n'avoir pas à s'occuper de prévisions budgétaires. A vrai dire, le Parlement, parfois, est plutôt gênant pour des ministres. Mais il faut un parlement dans la direction des affaires publiques. J'espère qu'avant l'adoption définitive du projet de loi mes honorables amis du cabinet reviendront sur cette matière pour voir s'ils ne peuvent pas mettre cette mesure législative d'accord avec la loi du revenu consolidé au lieu de l'amener en contradiction avec elles.

Durant le débat auquel je fais allusion on a dit que vous ne sauriez prévenir le coût probable de l'exploitation de ce chemin de fer. Pour répondre à cela, je dirai que depuis cinquante ans nous évaluons les frais d'exploitation du chemin de fer intercolonial. Je suis persuadé que le ministre des Chemins de fer a parfois trouvé la chose ennuyeuse. C'est l'an dernier qu'il a essayé d'accomplir ce qu'il se propose aujourd'hui d'obtenir dans le cas d'une grande entreprise. Après réflexion et discussion, le ministre n'a pas cru bon d'insister. Je n'entends pas faire une motion sur le sujet, mais j'espère vraiment que, avant l'adoption du projet de loi, le Gouvernement reviendra sur l'étude de cette matière et s'occupera du revenu consolidé, comme c'est le cas pour les autres ministères.

Il n'y a rien dans l'affirmation que vous ne pouvez pas faire d'évaluation. Si c'est possible pour l'Intercolonial, pourquoi ne le serait-ce pas pour les autres chemins de fer? Je me souviens qu'on fit allusion à la difficulté qu'il y avait de tenter une évaluation à cause de l'abondance de la récolte au Nord-Ouest. A coup sûr, nous espérons tous

que la récolte sera abondante, et le sage ministre, en établissant ses prévisions, montrera qu'il compte sur une riche moisson. Mais je crois qu'il ne convient pas de mettre de côté la loi du revenu consolidé pour ce qui a trait à ce ministère et, vu l'importance de la matière, je demanderai à mes honorables amis du Gouvernement d'en étudier cet aspect de nouveau avant de clore le sujet.

L'hon. sir THOMAS WHITE: Il va sans dire que j'écoute toujours avec une très vive attention toute remarque tombée des lèvres de mon honorable ami (M. Fielding) et que je ne refuse pas d'en apprécier la haute portée quand il s'agit de choses du domaine financier où il a acquis une si grande expérience comme ministre des Finances. Il a parlé d'incommodité au sujet de l'arrangement qu'il suggère et qui consiste à estimer les dépenses et à les faire certifier de la manière usuelle, c'est moins affaire d'incommodité que d'impossibilité réelle. Je ne parle pas à la légère, car je reconnais avec mon honorable ami que s'il faut faire une chose, on ne doit pas s'y soustraire à cause des inconvénients qu'elle peut susciter. Je ferais, toutefois, remarquer, sans m'engager au sujet de l'attitude que le Gouvernement prendra—car nous serons heureux d'étudier sérieusement les observations de mon honorable ami—que cette compagnie de chemin de fer dont le Gouvernement devient en quelque sorte propriétaire n'est pas, malgré la forme collective sous laquelle son actif se présente, un département du Gouvernement au même sens que les ministères des Douanes, des Chemins de fer ou du Revenu de l'intérieur. Comme je l'ai dit hier soir, en parlant sur cette question, il y a deux manières pour le gouvernement fédéral de diriger l'exploitation de ce grand réseau de chemins de fer qui nous tombe entre les mains et les autres réseaux qui peuvent nous échoir à l'avenir. L'une serait d'essayer de les administrer de la manière adoptée pour l'Intercolonial, sous la direction du ministère des Chemins de fer, qui se trouve, comme nous le savons, sous la direction immédiate du ministre des Chemins de fer. L'autre manière, la meilleure au point de vue de ce qui est praticable comme moyen d'administration et de la nécessité qu'il y a d'enlever la direction autant que possible au Gouvernement et d'éviter l'immixtion du patronage politique, consisterait à administrer des réseaux en confiant la régie à une société ou à des sociétés par actions.

Prenez la situation telle qu'elle se présente aujourd'hui. Les divers ministères, y compris celui des Chemins de fer, au sujet du Nord-Canadien, établissent leurs estimations, et l'auditeur général contrôle la dépense, comme l'a montré mon honorable ami. Mais pour ce qui a rapport à la compagnie du Nord-Canadien dont le Gouvernement détient les actions—de même qu'il détiendra les actions de cette compagnie que nous sommes à créer—la direction en appartient à une corporation et se poursuit de la même manière que pour les entreprises dirigées par des corporations. La corporation, à ce titre, encaisse les recettes et autorise les dépenses par son conseil d'administration dont les membres sont immédiatement responsables envers le gouvernement fédéral.

C'est là la situation actuelle quant au Nord-Canadien, lequel est détenu, comme je l'ai démontré, par le gouvernement fédéral.

Or, si nous avions mis à profit le conseil de mon honorable ami, le Gouvernement aurait soumis, durant l'année et les quelques mois qu'il a détenu le capital de la compagnie du Nord-Canadien, une prévision budgétaire du montant total des dépenses jugées nécessaires par le bureau des directeurs et le Gouvernement; et toutes les dépenses quelconques, petites ou grosses, du réseau entier, seraient pointées par les fonctionnaires civils voulus et attestées par l'auditeur général. Ce serait là une grosse entreprise. Les fonctionnaires de la compagnie, sous l'autorité du bureau, perçoivent tout le revenu et en disposent en vertu d'un système de vérification établi par la compagnie. Il n'est pas douteux qu'il faille établir un système parfait de vérification, et c'est ce que nous avons essayé de faire. Je me souviens qu'il y a deux ans nous avons ajouté à la liste des vérificateurs de la compagnie la maison bien connue de Marwick, Mitchell, Peat et compagnie, dont la réputation est bien établie. Quoique le chemin de fer Nord-Canadien ne soit pas un département du ministère, les directeurs, leurs subalternes et les vérificateurs sont, en un sens, des fonctionnaires du Gouvernement. Ce ne sont pas des fonctionnaires du Gouvernement de la même façon que les fonctionnaires des divers ministères, mais néanmoins, puisque le gouvernement du Canada possède tout le capital de la compagnie du chemin de fer Nord-Canadien, les directeurs de celle-ci et leurs subalternes sont, en théorie et en fait, des fonctionnaires du Gouvernement.

Je serais le premier à admettre la nécessité d'une surveillance très étroite des recettes et des dépenses; s'il est une chose que nous aurions dû apprendre relative-

ment aux affaires publiques, c'est qu'une surveillance des plus étroites est nécessaire, si l'on veut empêcher les abus de pouvoir dans le contrôle de l'argent. Mais je crois qu'en l'état actuel, vu que nous détenons le capital du réseau Nord-Canadien, il serait très difficile aux fonctionnaires du Gouvernement de pointer toutes les recettes et dépenses du réseau. Aussi ne l'a-t-on pas fait. La compagnie a administré ses affaires de la même façon que la compagnie du Pacifique-Canadien ou celle du Grand-Tronc: par ses fonctionnaires, à l'aide d'une vérification continue et faite avec grand soin. Le réseau que nous projetons d'établir, et qui a nécessité la constitution de cette compagnie, est beaucoup plus étendu, selon les termes de cette loi, que celui du Nord-Canadien. Car nous avons pourvu d'avance à l'acquisition probable de la compagnie du chemin de fer Grand-Tronc du Pacifique et du réseau du chemin de fer Grand-Tronc lui-même.

Si cela arrivait, le Gouvernement se verrait propriétaire d'un réseau immense de 20,000 milles ou plus, formé de l'Intercolonial, du Transcontinental-National de Moncton à Winnipeg, du Nord-Canadien, du Grand-Tronc du Pacifique, avec, en toute probabilité, le Grand-Tronc. Toutes ces voies étant ainsi réunies, il n'y aurait plus en Canada que deux grands réseaux de chemins de fer, le Pacifique-Canadien et le National-Canadien, celui-ci la propriété du gouvernement fédéral. Quand on aura des directeurs compétents en qui le public aurait la plus grande confiance; des fonctionnaires aussi compétents et intègres que ceux de la compagnie du Pacifique-Canadien, et un système approprié de vérification et de rapports annuels, le réseau sera entouré de toute la sauvegarde possible. L'alternative que propose mon honorable ami, c'est que le Gouvernement inclue dans ses prévisions toutes les dépenses de ce vaste réseau et que tous les chiffres, gros ou petits, en soient comme pointés, comme le sont actuellement ceux des dépenses des divers ministères, et vérifiées par l'auditeur général. Je ne dis pas que c'est impossible; je dis seulement que c'est impraticable. J'ai un grand égard pour l'avis de mon honorable ami en telle matière, mais il me semble préférable que l'intérêt public soit sauvegardé, si cela est possible, en organisant la compagnie et en pointant les chiffres comme c'est l'usage dans les réseaux de chemins de fer, plutôt qu'en suivant le mode actuel de prévision et de vérification des dépenses des ministères. Il existe, je pense, une comptabilité parfaite dans la compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien. Elle me paraît aussi efficace que le système que nous avons décrété relativement aux recettes et dépenses du Trésor.

J'approuve entièrement l'idée de surveiller très étroitement les dépenses du réseau, pour la raison suivante: le bureau de direction que nous chargeons de cette tâche importante et en qui nous mettons notre confiance percevra toutes les recettes par l'intermédiaire des employés qu'il nommera; il paiera toutes les dépenses, puis fera appel au Gouvernement et au Parlement en cas de déficit. Par conséquent, le Parlement est directement intéressé dans les dépenses faites concernant ce réseau. C'est une simple question d'avantage en même temps que de sécurité pour le public. Si nous sommes sûrs que cette compagnie procédera aussi honnêtement et aussi efficacement que les autres grandes compagnies de ce genre, il est inutile d'insister pour plus de contrôle ou de vérification de la part des fonctionnaires du Gouvernement ou de l'auditeur général. D'autre part, si l'on en arrive à la conclusion que ce que je viens d'avancer est impraticable et que le public doit subir des pertes, alors l'opinion de l'honorable député aurait sa valeur. J'ai étudié la chose très attentivement et il me semble que la recommandation, tout en étant digne de considération, est impraticable, et que nous pouvons atteindre le but visé par l'honorable député avec un bon système d'administration et de vérification et avec un compte rendu annuel qui fournirait au Gouvernement et au Parlement tous les détails des dépenses. Nous ne concluons pas, ni mes collègues ni moi, que c'est l'attitude que nous prendrons sur cette importante question; mais je soumets ces observations à la considération de l'honorable député et du comité.

M. McMASTER: J'hésite quelque peu à prendre part à ce débat, car je ne peux pas apporter les années d'expérience en matières financières que possèdent l'honorable député (M. Fielding) et le premier ministre intérimaire (sir Thomas White). Nous sommes dans une situation très difficile. Nous essayons d'organiser les chemins de fer de l'Etat de telle sorte qu'ils soient délivrés de l'influence des partis politiques, qui a fait le malheur des chemins de fer nationaux au Canada comme ailleurs. En même temps nous devons conserver le contrôle que notre position fiduciaire envers les contribuables nous impose. Hier j'ai proposé une méthode pour la nomination des premiers directeurs. L'argument avancé par le premier

ministre intérimaire a suffi pour me convaincre que j'avais probablement tort; qu'il n'était pas possible pour le Gouvernement d'éviter sa responsabilité en dernier ressort et que par conséquent il avait le droit de nommer tous les directeurs. Or- pouvons-nous nous permettre d'ignorer les garanties que la tradition constitutionnelle britannique a établies touchant l'emploi des fonds publics? Je ne le pense pas.

Deux objections ont été soulevées par le premier ministre intérimaire. La première, c'est la difficulté d'estimer ce qu'il en coûterait pour assurer le service de ce grand réseau. J'admets cette difficulté, mais je ne la crois pas insurmontable. Au début, les directeurs auront à administrer un certain nombre de lignes qui fonctionnent actuellement, et dont les dépenses de l'année dernière, avec quelques augmentations ou réductions, suivant le cas, indiqueront assez exactement ce qu'il y aura à dépenser l'an prochain. Je crois que l'on peut faire une évaluation. Il est vrai que les chiffres seront énormes, mais il vaut aussi bien que le public soit mis au courant de la magnitude de l'entreprise.

La seconde objection a trait à la vérification des comptes. Je ne vois aucune difficulté là-dedans. Le premier ministre intérimaire nous a dit qu'il faudra vérifier les comptes et que l'on est en train de le faire pour le Nord-Canadien. Au lieu d'avoir un vérificateur choisi de la façon dont la société dont il a parlé a été choisie, on confiera le travail à l'auditeur général, qui fera faire le travail par son personnel. Je crois comprendre que le premier ministre intérimaire, ce soir, ne fait qu'exprimer un doute quant à la possibilité d'accéder au désir de l'honorable député de Queens-et-Shelburne (M. Fielding), qui est le désir, je pense, de beaucoup de députés. Je me joins à l'honorable député pour demander au Gouvernement d'examiner de nouveau très attentivement la question. Je crois pouvoir dire, avec ceux qui pensent comme moi, que nous ne nous départirons pas d'un juste usage traditionnel qui a persisté de génération en génération, sans la preuve la plus absolue et l'argument le plus irréfutable que nous pouvons nous en départir sans nuire à l'intérêt public.

L'hon. M. FIELDING: J'apprécie les bons sentiments avec lesquels le ministre des Finances (sir Thomas White) a accueilli ma recommandation. Tout ce que je demande c'est que, quand l'occasion sera mieux choisie, il examine la question plus attentivement. Je ferai une ou deux observations en réponse à ses remarques.

[M. McMaster.]

Son premier argument c'est que le Parlement ne devrait pas se charger d'une si grosse dépense. A mon avis, c'est précisément la raison qui doit engager le Parlement à régler la question. Si les fonds en jeu atteignent d'énormes chiffres, comme cela est probable, cela ne nous autorise nullement à mettre au rancart toutes les règles et tous les usages de notre système financier. Raison de plus pour adhérer à la pratique établie par le passé. Le ministre affirme que la vérification des comptes du Nord-Canadien est excellente, et je ne veux rien dire de dérogatoire à l'endroit du personnel attaché à cette entreprise. Puis il s'écrie: "Si cette compagnie a un personnel compétent, si sa vérification de comptes est excellente et qu'elle fasse rapport, que veut-on davantage". Appliquons ce raisonnement à d'autres cas. Généralement et je puis dire aujourd'hui, la direction du ministère des Postes est confiée à un gentleman des plus estimables et des plus intègres, à qui nous faisons pleinement confiance. Il y a dans ce ministère un personnel de vérificateurs, un sous-ministre, des sous-ministres adjoints, des inspecteurs, bref, un service parfaitement constitué. Le département transmet ses rapports au Parlement et observe toutes les conditions mentionnées par le ministre. Cependant, nous ne permettons pas au ministère des Postes de ne pas tenir compte de la loi du revenu consolidé; nous obligeons le directeur général des Postes de venir demander au Parlement les crédits dont il a besoin.

Le ministre des Douanes (M. Sifton) est absent, mais il est remplacé par son prédécesseur, le ministre actuel des Douanes (M. Reid). Nous ne révoquerons nullement en doute ni le zèle ni l'intégrité de ce gentleman. Son sous-ministre est un homme d'un zèle et d'une intégrité reconnus et à qui nous faisons pleinement confiance. Il a sous ses ordres un nombreux personnel et toutes les conditions mentionnées par le ministre touchant les conditions mentionnées par le ministre touchant l'examen, le contrôle et la vérification des comptes qui existent au département des Douanes. Cependant, nous ne laissons pas au ministre des Douanes la maîtrise d'un seul dollar de ces recettes; il est tenu de tout verser dans le trésor public. Par conséquent, parce que les membres actuels du personnel du Nord-Canadien et les titulaires qui seront plus tard attachés à cette entreprise sont des hommes de bonne réputation et qu'il y aura toute la vérification de comptes voulue et le reste, cela ne nous autorise pas à mettre

au rancart tous les freins que le Parlement a imposés par le passé.

Le ministre a différencié, entre le département et cette compagnie, et à mon avis cette distinction n'est peut-être guère valable. Le public n'a cure des simples formalités, il vise plutôt à l'essentiel, au fond des choses, et l'essentiel ici, c'est que notre réseau des chemins de fer de l'Etat comprendra une étendue de 20,000 à 30,000 milles de voie ferrée. Qu'on l'appelle compagnie ou d'un autre nom, c'est le réseau de l'Etat; c'est le Gouvernement qui paie les violons; c'est lui qui doit fournir les fonds.

Une des dispositions du bill porte que l'excédent sera versé dans le trésor. Voilà une perspective riante sans doute, mais je pense que le ministre des Finances ne compte guère sur un fort gonflement de recettes puisées à cette source. Cependant, cette compagnie aura une énorme exploitation à diriger. Sans vouloir employer le terme camouflage, qui comporte un autre sens, je remarquerai, toutefois, que la compagnie n'est que le Gouvernement sous une autre forme. Aux Smith, aux Brown et aux Jones à titre d'agents du Gouvernement, on substitue les Robinson, les Thompson et autres, mais c'est toujours le Gouvernement. Ses ministres ont droit à toutes mes sympathies, dans les efforts qu'ils tentent pour éliminer le favoritisme politique. Je veux bien croire à leur sincérité en pareille matière et je voudrais leur prêter main-forte; mais sachons-le bien, ceux qui cherchent à éliminer la politique de l'administration des chemins de fer, et à la soustraire an contrôle du Parlement se font illusion. On ne saurait divorcer une entreprise publique de l'influence du Parlement du peuple, tant que ce Parlement du peuple paie les violons. Plus de politique de clientèle, si c'est possible; je ne demande pas qu'on revienne au régime de la faveur et de l'assiette au beurre.

Le ministre a mentionné deux réseaux, l'Intercolonial et cet autre réseau. A mon avis, toutes les critiques adressées à la gestion de l'Intercolonial par le passé ne sont ni exactes ni autorisées; mais abstraction faite des imperfections et des erreurs qui se sont glissées dans la gestion de ce réseau, nous ne demandons pas la perpétuation de ces abus. Reconnaissons-le toutefois, tant que le public canadien devra solder les comptes, il tiendra le gouvernement responsable, et la politique sera en jeu. C'est fatal.

Quant aux estimations et aux crédits, à mon avis, il est aussi facile d'ouvrir des crédits affectés à 20,000 milles de chemins de fer qu'à 2,000 milles. Le principe est le même; seulement, le Gouvernement se charge d'une plus grosse entreprise et il lui faudra une plus forte somme pour en solder les frais; puis, s'il arrive à un certain moment qu'il surgisse une dépense exceptionnelle et imprévue, il existe dans la loi du revenu consolidé et de vérification une disposition qui autorise l'exécutif à accorder des fonds pour faire face aux dépenses imprévues.

Je crois que les raisons données pour s'écarter de la coutume établie ne sont pas sages. Les termes employés dans la loi du revenu consolidé et de la vérification sont très clairs; ils sont très énergiques et disent que chaque sou des deniers publics qui arrive en la possession d'un employé quelconque du gouvernement du Canada, doit être versé dans le Fonds du revenu consolidé et ce sou ne peut sortir du trésor que par un vote du Parlement. Je crois que c'est un principe excellent et ce que nous faisons, au lieu d'être une raison pour nous en écarter semble être une raison pour y adhérer plus solidement.

L'hon. M. MEIGHEN: Je pense, en premier lieu, qu'on se méprend sur l'effet de cet article qui a trait simplement aux deniers reçus et déboursés à propos de l'exploitation des chemins de fer du gouvernement canadien. Il ne s'agit pas de l'argent reçu et déboursé relativement à l'exploitation du réseau du Nord-Canadien. C'est parce qu'il s'agit des deniers reçus et déboursés à propos des chemins de fer du gouvernement canadien que nous devons employer cette expression:

Nonobstant toute disposition de la loi des chemins de fer de l'Etat ou de la loi du revenu consolidé et de la vérification.

Ces deux lois n'ont jamais prévu que l'argent reçu à propos du réseau du Nord-Canadien par la compagnie du chemin de fer national du Canada, tomberait dans le Fonds du revenu consolidé et serait payé à même ce fonds.

L'hon. M. FIELDING: Le ministre pense-t-il qu'il ne devrait pas en être ainsi?

L'hon. M. MEIGHEN: J'en parlerai dans un moment. Ce que je veux dire, c'est que nous ne mettons nullement de côté les dispositions de la loi des chemins de fer de l'Etat ou la loi du revenu consolidé et de la vérification, quand il s'agit des deniers que nous recevons du réseau du Nord-Canadien, c'est seulement lorsqu'il s'agit de l'Intercolonial. Selon toutes les apparences, mon honorable ami demande que tout l'argent reçu par cette compagnie aille dans le fonds du revenu consolidé du Canada et

soit déboursé de ce fonds comme argent versé à un département. Ce bill n'indique-t-il pas que nous essayons de mettre sur pied une administration débarrassée de toute ingérence directe ou du contrôle du Gouvernement pour ce grand réseau de chemin de fer, administration absolument distincte de celle d'un département? Pouvez-vous avoir une administration formée en corporation et un système financier de département? Ou une administration incorporée et une audition départementale? Dès que vous commencez une audition départementale sous la direction de l'auditeur général, vous renversez complètement le système d'administration par corporation. Je ne voudrais pas prétendre un seul instant qu'un système de vérification exacte, soignée, complète et responsable, dont nous prendrions la responsabilité ne devrait pas s'appliquer aux comptes de la compagnie des chemins de fer nationaux telle qu'elle est constituée par ce bill. Ce n'est pas une question d'exactitude ou de régularité d'audition, un système devrait être aussi complet et aussi rigide qu'un autre, mais c'est une question de savoir si vous aurez un système de vérification de corporation ou de département. Pouvez-vous avoir une administration par corporation et une vérification départementale? Cela ne me semble pas possible. Si tous les deniers du réseau du Nord-Canadien doivent être versés dans le fonds du revenu consolidé et être déboursés à même ce fonds consolidé, comment cela peut-il s'accorder avec l'administration des lignes par le système de compagnie autorisée? Pour moi, c'est une anomalie manifeste.

M. McMASTER: Puis-je faire remarquer que toute cette compagnie est réellement une anomalie. Ce n'est pas une compagnie réelle.

L'hon. M. MEIGHEN: Il me semble que c'est une compagnie très réelle. Nous voulons en faire une compagnie réelle, mais elle sera très irréelle si la moitié relève d'un département et l'autre moitié est une corporation. Je crois que s'il est vrai qu'il s'agit ici d'une entreprise du Gouvernement, c'est également vrai que nous essayons de la conduire comme une entreprise commerciale sous une direction de compagnie autorisée. Tout argument qui tendrait à montrer que nous devrions avoir une audition réellement départementale aurait autant de force s'il voulait montrer que nous devrions aussi administrer directement la ligne. Rien ne prouve qu'une vérification de compagnie par le système actuellement en vogue, sur laquelle nous ajoutons notre vérification pour nous assurer que la leur est exacte, n'est pas aussi juste et aussi complète qu'une vérification faite par le département de l'auditeur général.

M. le PRESIDENT: L'article est-il adopté?

Des VOIX: Adopté.

M. le PRESIDENT: Adopté.

M. McMASTER: Je crois avoir raison de dire, monsieur le président, que le premier ministre intérimaire a accédé à la demande de l'honorable député (M. Fielding) de laisser l'article en suspens.

L'hon. sir THOMAS WHITE: Il n'y a pas de raison pour qu'il ne reste pas en suspens en vue de l'examiner.

Le réseau est si vaste et il est appelé à se développer tellement que le système que préconise mon honorable ami doublerait inutilement la besogne même au cas où il serait praticable. Il s'agit de sauvegarder l'intérêt public; or, l'unique question, c'est de savoir si l'intérêt public peut être sauvegardé par une administration corporative chargée de l'exploitation de nos chemins de fer. Pour moi, le système offre une protection suffisante, mais je suis d'avis que nous devons porter la plus stricte attention à cette question.

Les affaires du réseau devraient être soumises de temps à autre à l'examen de vérificateurs compétents tandis que le Gouvernement devrait se tenir constamment au fait de la situation financière générale de la compagnie. La situation est anormale, je l'admets; mais il est nécessaire qu'il en soit ainsi. Je partage les idées de mon honorable ami (M. Fielding); j'ai fait à maintes reprises les mêmes observations sous une forme différente. J'ai toujours prétendu que quoique fassent le Gouvernement ou le Parlement pour se débarrasser de toute responsabilité, le fait n'en subsiste pas moins que le réseau de chemin de fer, appartenant à l'Etat et au peuple canadien, doit être administré par le Gouvernement sujet à l'autorité du Parlement. Or, il est impossible et, suivant moi, il n'est pas désirable que le Gouvernement échappe à la responsabilité qui lui incombe. N'était-ce cette question de l'empiétement du patronage au sujet de laquelle le Parlement et le public professent à tort ou à raison des opinions fort accentuées, l'attitude logique que le Gouvernement devrait adopter, à mon avis, ce serait d'administrer directement les affaires du réseau comme il l'a fait pour l'Intercolonial dans le passé. Nous avons tenté, toutefois, de nous éloigner de cette si-

tuation, qui est la seule logique, afin d'éviter que l'administration de nos chemins de fer ne subisse l'influence particulière de certains intérêts politiques. Or, pour opérer cette volte-face, nous avons jugé à propos de constituer non pas une commission—nous aurions pu avoir recours à ce moyen, s'il n'y avait pas eu en jeu des questions de garanties et de franchise détenues par des compagnies—mais un organisme de corporation.

M. McMASTER: Mais dans la pratique ces directeurs sont des commissaires purement et simplement.

L'hon. sir THOMAS WHITE: J'arrive à ce point; je partage l'avis de mon honorable ami et la question qu'il soulève donne plus de force à mon raisonnement. Nous avons donc adopté un système d'administration corporative. S'il s'agissait d'une commission, le Gouvernement nommerait des commissaires tout comme il nomme le conseil de direction du réseau des chemins de fer du gouvernement canadien. Ces directeurs sont responsables de leur administration au Gouvernement; mais nous nous efforçons de leur accorder une certaine liberté d'action, afin d'éviter les maux que j'ai mentionnés tout à l'heure. Si nous avons des administrateurs capables—je l'ai déclaré l'autre soir et je le répète encore à l'heure qu'il est, le succès de la nationalisation repose sur la possibilité d'obtenir les services d'administrateurs absolument intègres et jouissant de la confiance constante du peuple canadien—et si nous parvenons à mettre l'administration des chemins de fer nationaux sur le même pied que celle des grands réseaux comme le Pacifique-Canadien et le Grand-Tronc, avec une vérification continuelle soumise en plus à la surveillance que nous avons exercée sur les affaires du Nord-Canadien, je soumets humblement que l'intérêt public sera protégé, bien que l'organisme soit différent. On rétorquera peut-être; mais l'auditeur général vérifierait tous les comptes d'aussi près qu'ils peuvent l'être. Je répondrai: les auditeurs d'un réseau de chemin de fer peuvent faire la même chose. Le réseau étend ses ramifications sur tout le continent, de sorte qu'il faudrait établir un système de vérification très étendu. Je serais disposé à donner plus de poids que je ne le fais aux arguments avancés à ce sujet, si j'étais convaincu que nous ne serons pas en mesure de protéger l'intérêt public comme le Pacifique-Canadien sauvegarde les intérêts de ses actionnaires grâce à une vérification parfaite des affaires de la compagnie.

A tout événement, nous sommes en mesure de sauvegarder la situation. Si jamais nous étions tentés d'introduire dans le système corporatif les méthodes financières en usage dans les départements du service public, nous ferions exactement ce contre quoi le ministre intérimaire de la Justice nous a mis en garde tout à l'heure, c'est-à-dire que nous modifierions du tout au tout la base sur laquelle repose toute l'administration des affaires publiques, de sorte que nos méthodes administratives seraient en partie départementales et en partie corporatives. Pour moi le nœud de la question c'est ceci: dans l'administration de ce réseau de chemin de fer l'intérêt public peut-il être protégé par la surveillance des fonctionnaires et par l'établissement d'un système de vérification raisonnable? Je suis d'avis que la chose est faisable. Je n'ai pas la moindre objection, toutefois, à laisser cet article en suspens jusqu'à demain si les honorables députés de la gauche le désirent.

M. le PRESIDENT (M. Nesbitt): Il a été déclaré que l'article est adopté; à cette heure il faut donc le consentement unanime de la Chambre pour le laisser en suspens.

M. McMASTER: J'aurais certainement pris la parole avant cela, si je n'avais compris d'après les remarques du premier ministre intérimaire qu'il accédait à la demande de l'honorable député (M. Fielding) de soumettre de nouveau l'article à plus ample considération.

M. le PRESIDENT: La Chambre consent-elle à ce que l'article soit laissé en suspens?

L'hon. sir THOMAS WHITE: S'il est possible de terminer l'examen du projet de loi ce soir, je suggérerais que l'article soit adopté tout de suite ou plus tard, bien que nous ne soyons pas disposés à modifier le bill sous ce rapport.

M. McMASTER: Je suis d'avis qu'il n'y a pas seulement l'intérêt public à sauvegarder; nous devons tenir compte aussi du droit que possède le Parlement d'autoriser la dépense des deniers publics. Au cours de la guerre, le gouvernement britannique a dirigé un grand département d'assurance et il a réalisé de ce chef de superbes profits qui se chiffrent à plusieurs millions de livres sterling.

Il serait intéressant de savoir si le montant des primes retirées des armateurs—c'était, je crois, un système d'assurance maritime—a été versé au fonds consolidé et si l'indemnité a été prise sur ce fonds.

M. le PRESIDENT: Il faut que je sache si l'article est réservé ou s'il doit être tenu pour accepté.

L'hon. sir THOMAS WHITE: J'ai déjà dit que le Gouvernement ne demande pas mieux d'étudier la chose plus à fond. Quoi qu'il en soit, l'article restera en suspens. Il est grandement à désirer que cette loi passe le plus rapidement qu'il est compatible avec une discussion pleine et entière. Si le projet doit être terminé ce soir, peut-être que mes honorables amis de la gauche voudront bien que cet article passe. Je dois dire néanmoins que nous ne sommes pas prêts à changer d'idée à cet égard.

M. McKENZIE: Nous sommes encore en train d'examiner cet article, n'est-ce pas?

M. le PRESIDENT: Non, il est réservé.

L'hon. sir THOMAS WHITE: En suspens.

(L'article est réservé.)

Sur l'article 17 (l'exercice financier est du 1er janvier au 31 décembre).

L'hon. M. FIELDING: Quel est l'objet de cette différence que l'on établit entre cet exercice et celui de toutes les autres branches de l'administration ou du commerce en général?

L'hon. M. REID: C'est pour nous conformer à une disposition de la loi des chemins de fer.

L'hon. M. FIELDING: C'est là une raison qui me paraît bien insuffisante.

M. BUREAU: Si c'était pour se conformer à l'exercice financier du Canada, le Parlement pourrait obtenir des informations plus complètes. Mon honorable ami nous annonce que c'est pour se conformer à la loi générale des chemins de fer, quand ce serait le cas ou jamais de nous écarter de la disposition dont il parle. Il vaudrait mieux que l'exercice financier des chemins de fer canadiens fût conforme à celui du Gouvernement, afin de savoir au juste de combien nous sommes en arrière dans une année quelconque. Si le Gouvernement doit combler le déficit, nous voulons savoir combien il nous en coûtera chaque année.

L'hon. M. REID: La loi des chemins de fer porte ce qui suit:

Ces rapports doivent couvrir la période écoulée depuis la date à laquelle s'arrêtaient les derniers rapports annuels fournis par la compagnie ou le voiturier par eau, ou, s'il n'a pas encore été fourni de tels rapports annuels, depuis le commencement de l'exploitation du chemin de fer ou des autres ouvrages ou entreprises, jusqu'au dernier jour de décembre de l'année, ou jusqu'à une date fixée par le ministre; ou bien ces rapports doivent couvrir une autre période spécifiée.

M. BUREAU: Si jamais il fut une circonstance où il convenait de faire exception à la loi générale des chemins de fer, c'est bien celle-ci, puisque de toutes les branches de l'administration, il n'en est pas une qui doive plus particulièrement que celle-là se conformer à l'exercice financier du Gouvernement. De cette manière, nous saurions au juste où faire porter le déficit au bout de l'année.

M. McKENZIE: Quand le ministre des Chemins de fer prépare son rapport pour l'exercice, il doit sûrement y comprendre ce réseau, encore qu'il soit exploité par une compagnie. On admet qu'il fait partie de ceux qui appartiennent à l'Etat, quoique sous un nom différent, et le ministre fera rapport à la Chambre des opérations de cette compagnie. Aurons-nous deux rapports au lieu d'un? Il est impossible d'avoir un état complet des opérations de l'exercice si un rapport se termine avec les derniers jours de décembre et l'autre avec le dernier jour de mars. Je suis d'avis que l'exercice financier des chemins de fer devrait être le même que celui des divers départements de l'administration. Le Parlement n'a rien à faire avec la loi générale des chemins de fer. Les compagnies ne sont pas tenues de rendre des comptes à cette Chambre, et cette disposition qu'on vient de lire ne devrait pas gouverner le matière dont il s'agit.

M. BUREAU: L'annexe à la loi des chemins de fer oblige les compagnies à présenter un rapport

...pour l'exercice prenant fin le 30 juin 19—, à fournir au ministre des Chemins de fer et Canaux, et établissant les situations des comptes du capital et du revenu, etc., etc., des chemins de fer du Canada.

En même temps que le tracé et la description générale des chemins de fer, etc. Ces rapports, si la loi n'a pas été modifiée, sont pour l'exercice finissant le 30 juin.

L'hon. M. MEIGHEN: La loi des chemins de fer s'applique aujourd'hui au réseau du Nord-Canadien, mais non aux chemins de fer du Gouvernement. L'exercice financier correspond donc à l'année astronomique sous le régime de la loi des chemins de fer. Il paraît en outre que c'est là l'exercice financier de tous les chemins de fer, américains ou canadiens, exercice pour lequel ces rapports doivent être faits. Il est de fait que la compagnie est tenue de présenter un rapport à la commission américaine du com-

merce entre Etats quant à une partie de son réseau. C'est à quoi elle est obligée.

La compagnie devrait donc avoir deux exercices financiers, si on l'obligeait maintenant à changer le terme de son exercice de manière à en fixer l'expiration au 31 mars. Cela ne servirait de rien, car les rapports annuels seraient soumis au Parlement dans tous les cas.

L'hon. M. FIELDING: L'exercice des compagnies américaines correspond-il à celui de l'administration nationale?

L'hon. M. MEIGHEN: Je comprends qu'aux Etats-Unis le terme de l'exercice financier, c'est l'année grégorienne.

L'hon. M. FIELDING: En ce qui concerne l'administration nationale?

M. DAVIS: Il expire le 30 juin.

L'hon. M. FIELDING: Comme chez nous.

M. DAVIS: Chez nous, il expire le 31 mars.

L'hon. M. FIELDING: Je comprends que les chemins de fer américains puissent être obligés de conformer le terme de leur exercice à celui de l'administration nationale, et alors c'est une bonne raison pour que nos chemins de fer conforment, à l'avenir, le terme de leur propre exercice financier à celui de notre administration nationale, aussi.

L'hon. M. MEIGHEN: Nos statistiques embrassent l'année grégorienne. Aux Etats-Unis l'année grégorienne est celle des opérations des chemins de fer, mais je suis informé qu'elle ne sert pas de terme à l'exercice financier concernant l'administration nationale. Cette compagnie devra se soumettre à cette exigence par rapport à celles de ses lignes qui passent sur le territoire américain. S'il lui fallait deux exercices différents, cela donnerait lieu à une grande complication.

M. SINCLAIR (Guysborough): Quel effet ce changement aurait-il quant au rapport de l'auditeur général? Actuellement, ce rapport contient un exposé des dépenses des chemins de fer jusqu'au 31 mars. J'en conclus que les dépenses relatives au réseau des chemins de fer nationaux figureront dans ce rapport. Est-ce que je me trompe? Si elles y figurent ne résultera-t-il pas, dans le rapport, une certaine confusion de ce que l'on aura conformé l'exercice financier à l'année grégorienne?

L'hon. M. MEIGHEN: Je ne le pense pas. Le rapport de l'auditeur général comprendra naturellement un exposé des paiements pris sur le fonds du revenu consolidé ou dans la caisse publique. Ces paiements faits, disons à la fin de l'exercice fiscal de la compagnie, c'est-à-dire le 31 décembre, paraîtront avoir été faits jusqu'à ce jour-là, dans le rapport de l'auditeur général comprenant l'exercice financier jusqu'au 31 mars.

M. SINCLAIR (Guysborough) Les dépenses faites entre le 31 décembre et le 31 mars suivant ne figureront pas dans le rapport de l'auditeur général pour l'exercice financier?

L'hon. M. MEIGHEN: S'il y en a eu de faites, elles y figureront. S'il y a déficit, les paiements n'auront pas été faits immédiatement, mais ceux qui auront été faits au cours de l'exercice financier du Canada figureront dans le rapport de l'auditeur général concernant cet exercice-là.

L'hon. M. FIELDING: L'inconvénient, c'est que les livres et rapports des chemins de fer de l'Etat ne correspondront pas avec ceux des autres départements, et les recherches, les examens et les comparaisons n'en seront que beaucoup plus difficiles.

(L'article est adopté.)

Sur l'article 18 (ouvrages déclarés d'utilité publique générale).

M. BUREAU: Je comprends que toutes les compagnies et tous les chemins de fer faisant partie du réseau du Nord-Canadien sont énumérés dans la liste imprimée à la fin du bill et intitulée "Compagnies constitutives et auxiliaires comprises dans le réseau du Nord-Canadien." Que signifie cet article? Y a-t-il d'autres compagnies dont le Gouvernement a fait l'acquisition ou dont les actions sont détenues par le ministre des Finances pour l'Etat, qui ne soient pas énumérées dans l'annexe?

L'hon. M. MEIGHEN: Je comprends qu'il y a deux compagnies faisant partie du réseau du Nord-Canadien, qui n'ont pas encore été déclarées "ouvrages d'intérêt général." Cet article les déclare "ouvrages d'intérêt général" et en fait, par conséquent des chemins de fer de l'Etat; il dit aussi que toute compagnie faisant partie du réseau du Nord-Canadien à l'avenir, en vertu de l'article 11, est dès à présent déclaré "ouvrage d'intérêt général", de sorte que le tout peut être considéré comme un ensemble de chemins de fer nationaux.

M. BUREAU: Fort bien, mais c'est à la dernière partie de l'article que je fais allusion.

L'hon. M. MEIGHEN: L'article a l'effet que je viens d'expliquer.

M. BUREAU: Non pas. Voici ce qu'il dit:

Les ouvrages de l'une quelconque des compagnies comprises dans le réseau du Nord-Canadien, qui n'ont pas jusqu'à présent été déclarés des ouvrages d'utilité publique au Canada, sont par les présentes déclarés des ouvrages d'utilité publique au Canada, et les ouvrages de toute compagnie ou compagnies que, de temps à autre, le Gouverneur en conseil déclare, dans la suite, compris dans le réseau du Nord-Canadien, sont par les présentes déclarés, à partir de et après la date de cette déclaration par le Gouverneur en conseil, des ouvrages d'utilité publique au Canada.

Or, quelles sont les compagnies qui n'ont pas été déclarées être des ouvrages d'utilité publique au Canada; quelles sont les compagnies qui ne sont pas connues du ministère comme formant partie du réseau du Nord-Canadien? Je demande s'il y a d'autres compagnies qui devraient appartenir au réseau, ou que le ministre se propose de déclarer lui appartenir, qui ne sont pas mentionnées dans l'annexe qui se trouve à la fin du bill.

L'hon. M. MEIGHEN: Il y a deux compagnies qui appartiennent au réseau qui ne sont pas actuellement déclarées en faire partie, mais nous le déclarons. A l'heure qu'il est, il n'y en a pas d'autres que nous avons l'intention de déclarer, mais il pourrait y en avoir n'importe quand, car l'article 11 prévoit que l'administration de tout chemin dont l'Etat ferait désormais l'acquisition peut être confiée à cette compagnie. De plus, nous déclarons dans l'article 18 que, dès qu'elle lui sera ainsi confiée aux termes de l'article 11, le chemin sera ouvrage d'utilité publique au Canada.

L'hon. M. FIELDING: Bien qu'un profane ne doive pas se donner pour un juriste, une question me vient à l'idée. Il est hors de doute que, à la faveur de la loi de l'Amérique septentrionale anglaise, le parlement du Canada a le pouvoir de déclarer qu'un chemin de fer ou un autre ouvrage est un ouvrage d'utilité publique au Canada. Mais le Parlement déléguera-t-il ce pouvoir au Gouverneur en conseil? Voilà une question de droit, et je ne la mentionne qu'afin que mon honorable ami (M. Meighen) l'examine. Son intention n'est pas seulement de déclarer que certains ouvrages sont d'utilité publique; il veut aussi que tout chemin dont l'Etat ferait désormais l'acquisition puisse être déclaré d'utilité publique par le Gouverneur en conseil. Cette question est trop subtile pour que je fasse autre chose que de la signaler à mon honorable ami. Toutefois, ce n'est pas là mon principal argument. J'admets volontiers qu'il est difficile d'exploiter ce grand réseau, à moins que toutes les voies ferrées ne soient mises sous une direction unique, mais ne se peut-il, ou n'est-il pas probable, qu'il surgisse des difficultés avec les gouvernements provinciaux? Ainsi, autant que je m'en souviens, le chemin de fer d'Halifax-et-Sud-Ouest relève de la législature provinciale de la Nouvelle-Ecosse. Je sais qu'il en dépendait tout d'abord, mais il a pu depuis être uni au réseau général des voies ferrées. L'a-t-il été?

L'hon. M. MEIGHEN: Oui, en 1914.

L'hon. M. FIELDING: Quels sont les deux chemins dont le ministre intérimaire de la Justice parlait tantôt?

L'hon. M. MEIGHEN: Le Saint-Charles-Huron et le Suburbain de Toronto.

L'hon. M. FIELDING: Deux chemins de l'Ontario?

L'hon. M. MEIGHEN: L'un est de la province de Québec.

L'hon. M. FIELDING: Ont-ils reçu de l'aide du gouvernement provincial?

L'hon. M. MEIGHEN: Non.

L'hon. M. FIELDING: Voici une idée. S'il en est des cas où un chemin ayant reçu beaucoup d'aide du trésor provincial est déclaré être un ouvrage d'utilité publique au Canada, quelques-uns diront peut-être que l'Etat devrait désintéresser le gouvernement de la province. Il n'y a pas lieu d'invoquer cet argument, vu que le ministre déclare que, dans le présent cas, les chemins n'ont pas eu d'aide du trésor provincial.

L'hon. M. MEIGHEN: On me dit que le Saint-Charles-Huron a peut-être obtenu des concessions de terre, mais c'est là toute l'aide qui a été donnée à l'un ou l'autre de ces chemins. Quant au premier point soulevé par mon honorable ami (M. Fielding), son raisonnement est très juste, mais je me figure qu'il se trompe un peu à ce sujet. Le Gouverneur en conseil n'est pas autorisé à déclarer qu'un chemin est un ouvrage d'utilité publique au Canada. Ce que le bill fait c'est de déclarer que tout chemin que le Gouverneur en conseil conférera désormais à cette compagnie est un ouvrage d'utilité publique.

L'hon. M. FIELDING: Cela revient à autoriser le Gouverneur en conseil.

L'hon. M. MEIGHEN: Peut-être dans la pratique; cependant, au point de vue légal, le résultat est différent. Nous ne disons pas

au Gouverneur en conseil: "Vous pouvez déclarer que tout chemin est un ouvrage d'utilité publique au Canada." Nous lui disons: "Si l'Etat fait l'acquisition d'un chemin, vous pouvez alors, aux termes de l'article 11, en confier l'administration à cette compagnie." Puis, dans l'article 18, nous disons: "Puisqu'il est ainsi confié, nous déclarons dès maintenant que c'est un ouvrage d'utilité publique". Je ne voudrais pas prendre sur moi de dire que cela même ne dépasse pas nos attributions.

Je ne pense pas que l'on puisse exiger que je me prononce sur ce point, qui me paraît au moins quelque peu douteux.

M. BUREAU: Cet article ne dit pas que les voies ferrées que l'on doit confier à la compagnie des chemins de fer nationaux seront pour le bien général du Canada, mais il porte que le Gouverneur en conseil puisse de temps en temps déclarer qu'une voie ferrée faisant partie du Canadien est à l'avantage du Canada en général. Ce que je tiens à savoir de mon honorable ami est s'il y a des voies ferrées, en plus de celles qui sont mentionnées dans l'annexe, que le Gouvernement puisse déclarer faire partie du Nord-Canadien. Si je comprends bien, les chemins de fer qui sont maintenant compris dans le réseau du Nord-Canadien sont divisés en compagnies constituantes et en compagnies subsidiaires, et se trouvent toutes désignées dans l'annexe.

L'hon. M. MEIGHEN: Il n'y en a pas d'autres maintenant en notre possession dont nous ayons le dessein de nous attribuer l'administration, mais si nous venons à acquérir, par exemple, une des voies ferrées mentionnées cet après-midi et que nous veuillons l'unir à notre réseau, cet article pourra aussitôt s'y appliquer et en fera un chemin de fer pour le bien général du Canada.

M. BUREAU: Pourquoi ne pas la remettre aux chemins de fer du Gouvernement au lieu du Nord-Canadien? L'article dit:

...et les ouvrages de toutes compagnie ou compagnies que, de temps à autre, le Gouverneur en conseil déclare, dans la suite, compris dans le réseau du Nord-Canadien, sont par les présentes déclarés, à partir de et après la date de cette déclaration par le Gouverneur en conseil, des ouvrages d'utilité publique au Canada.

Je crois comprendre que ce projet de loi tend à faire disparaître le Nord-Canadien en tant que réseau et à réunir dans une même exploitation toutes ses voies ferrées sous le nom de réseau des Chemins de fer nationaux.

L'hon. M. MEIGHEN: C'est cela; aussitôt qu'une voie ferrée est entrée dans le réseau du Nord-Canadien, à moins qu'il ne reste que des actions en cours, elle peut et doit y être incorporée en vertu des dispositions de l'article 14. Ainsi le résultat est absolument le même.

M. BUREAU: Je ne crois pas que le résultat soit le même. S'il doit y avoir quelque chose à faire, vous vous en réservez le pouvoir. Comme le dit le ministre, une fois ce projet devenu loi, il n'y aura de voies ferrées appartenant au Nord-Canadien que celles qui se trouvent mentionnées à l'annexe. Advenant l'acquisition d'une nouvelle voie ferrée, pourquoi ne se prévaudrait-on pas des dispositions de cette nouvelle loi; pourquoi ne pas la remettre directement à la compagnie au lieu de l'unir à un chemin de fer en particulier?

L'hon. M. MEIGHEN: Supposons qu'il y eût quelques actions en cours, il ne conviendrait pas de l'associer avant d'avoir obtenu la propriété de ces actions; il serait expédient, cependant, de faire entrer cette voie ferrée dans l'exploitation du Nord-Canadien.

M. BUREAU: Vous allez garder le Nord-Canadien comme une entité distincte, et il n'y aura pas de fusion des voies ferrées pour les objets généraux de l'administration.

L'hon. M. MEIGHEN: C'est uniquement pour la commodité en attendant que la fusion elle-même se fasse.

(L'article est adopté.)

Sur l'article 19 (pouvoir d'abandonner ou de démolir la ligne ou d'en disposer du consentement des parties).

L'hon. M. FIELDING: La majorité des actionnaires signifie-t-elle la majorité en nombre ou la majorité dans le montant?

L'hon. M. MEIGHEN: La majorité dans le montant.

L'hon. M. FIELDING: Si le mot veut dire la majorité dans le montant, il pourrait y avoir dans la loi des chemins de fer une définition à ce sujet; il me semble que c'est prêter à la controverse.

L'hon. M. MEIGHEN: Je crois que nous devrions adopter une modification à l'effet d'éviter toute ambiguïté. Il faudrait mettre "la majorité dans le montant".

M. BUREAU: En valeur.

L'hon. M. MEIGHEN: La majorité en valeur.

M. SINCLAIR (Guysborough): Qu'advient-il des garanties au cas de délaissement d'une voie ferrée? Deviennent-elles sans valeur? Il me semble que nous donnons de très grands pouvoirs au Gouverneur en conseil et à la commission des chemins de fer en les autorisant à abandonner des voies secondaires sans avoir à consulter le Parlement. Tel que je le comprends, l'article donne plein pouvoir au Gouverneur en conseil, avec le consentement de la commission des chemins de fer et des directeurs du nouveau réseau, de fermer toute petite artère du réseau, si l'on vient à constater qu'il n'y a pas de profit à en tirer, ou si l'on a quelque autre raison. Je suggère que cette matière soit soumise au Parlement.

L'hon. M. MEIGHEN: Pour ce qui a trait aux détenteurs de garanties, on obtient leur consentement, et il n'y a pas de perte de la garantie. La voie que l'on abandonnerait et démolirait ne représenterait qu'une faible partie de leurs garanties, et les porteurs de celles-ci voyant la sagesse d'une telle décision, n'hésiteraient pas à l'accepter.

Comme tout l'objet de cette mesure est de réunir, pour les fins de l'exploitation, diverses lignes qui auparavant avaient des administrations différentes, il est à présumer que, dans certaines circonstances, la besogne pourra être de beaucoup simplifiée, sans nuire au public, et c'est à quoi tend la disposition de cet article. Il appartient à la commission des chemins de fer de se prononcer sur le besoin ou l'inutilité de tel ou tel service, en se plaçant toujours au point de vue de la commodité et de la sûreté du public. C'est donc à ce tribunal qu'il conviendrait d'avoir recours dans le cas où il s'agirait de décider si tel tronçon ne fait pas double emploi ou si, pour des raisons quelconques, on ne ferait pas bien de l'abandonner.

M. SINCLAIR (Guysborough): Est-ce que parmi ces obligations il n'en est pas qui soient garanties par des provinces de l'Ouest?

L'hon. M. MEIGHEN: Si tel était le cas, je présume qu'il faudrait aussi obtenir leur consentement.

M. DAVIS: Est-ce que l'article 19 gouverne les quatre dernières lignes de l'article 11?

...pareilles administration et exploitation devant se continuer suivant le bon plaisir du Gouverneur en conseil et être assujéties à terminaison ou modification, de temps à autre, en totalité ou en partie, par le Gouverneur en conseil.

[M. Bureau.]

C'est-à-dire quant aux lignes qui seront soumises à la commission après que cette compagnie aura été instituée.

L'hon. M. MEIGHEN: Je propose que l'article 19 soit modifié de la manière suivante:

Par l'addition après le mot "majorité" dans les 7e, 10e et 16e lignes de la page 6 des mots "en valeur".

(L'amendement est adopté, et l'article, ainsi modifié, est adopté.)

M. POWER: L'amendement est "majorité en faveur des porteurs d'effets enregistrés"; c'est ainsi que l'article se lira dans la 3e ligne de la fin?

L'hon. M. MEIGHEN: Je crois que ce texte est absolument approprié.

Sur l'article 20 (prorogation des délais pour le commencement et l'achèvement des lignes de chemins de fer).

M. McKENZIE: M'est avis que cet article ne devrait pas être voté sans un examen plus approfondi. C'est encore le renouvellement d'un état de choses contre lequel je tiens à protester de la manière la plus énergique. Nous sommes en train d'autoriser des compagnies défuntes à bâtir de nouveaux chemins de fer, à remettre en usage leurs vieux procédés, et il est à croire que c'est nous qui fourniront l'argent nécessaire à ces ouvrages. Est-ce là à quoi l'on tend? A quoi bon parler de consolidation s'il faut encore donner à ces compagnies, toutes irrémédiablement insolvables, le droit de continuer à bâtir des chemins de fer? Qu'avons-nous besoin de siéger ici avec toute la solennité et toute la sagesse que comporte l'examen d'une question de cette importance, s'il ne s'agit que de perpétuer un état de choses trop connu? Je compte bien que cet article restera en suspens jusqu'à demain.

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

L'INSTITUT DES RECHERCHES NATIONALES.

L'hon. J. D. REID (ministre des Chemins de fer et des Canaux): Avec l'assentiment de la Chambre, je propose:

Que, conformément à une résolution adoptée par la Chambre, le 16 avril courant, la question de favoriser les recherches scientifiques en Canada soit renvoyée à l'étude d'un comité spécial composé des membres suivants: MM. Béland, Cronyn, Elkin, Keefer, Kennedy, Lemieux, McCrea, McCurdy, McGibbon, Maclean (Halifax), Nickle, Nicholson (Algoma-Est), Reid (Mackenzie), Ross, Sheard, Sinclair (Antigonish-et-Guysborough), Sinclair (Queens, I.P.-E.), Stevens, Thompson (Yukon), Tweedie, Whidden,

avec pouvoir d'assigner et d'entendre des témoins sous serment et de faire rapport.

(Cette motion est adoptée.)

REORGANISATION DU PERSONNEL ADMINISTRATIF.

L'hon. J. D. REID (ministre des Chemins de fer et des Canaux): Avec l'assentiment de la Chambre, je propose:

Que, conformément à la résolution adoptée par la Chambre, le 16 avril courant, l'enquête dans le service intérieur de l'administration soit renvoyée à un comité spécial composé des membres suivants: MM. Andrews, Archambault, Boys, Charters, Douglas (Cape-Breton-Sud-et-Richmond), Jacobs, Loggie, Long, McCrea, Mowat, Pacaud, Redman, Sinclair (Antigonish-et-Guysborough), Steele, Stevens, avec pouvoir d'assigner et d'entendre des témoins sous serment et de faire rapport.

(Cette motion est adoptée.)

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

CHAMBRE DES COMMUNES.

Présidence de l'hon. EDGAR N. RHODES.

Vendredi, 25 avril 1919.

La séance est ouverte à trois heures.

SEANCES DU COMITE RELATIF A LA REFONTE DE LA LOI DES CHEMINS DE FER.

M. ARMSTRONG (Lambton-Est) propose:

Que le comité spécial chargé d'examiner le bill n° 19, tendant à refondre et à modifier la loi des chemins de fer soit autorisé à se réunir pendant les séances de la Chambre, conformément à la recommandation contenue dans le premier rapport dudit comité.

M. l'ORATEUR: Cette motion ne peut être présentée qu'avec l'assentiment de la Chambre.

(Cette motion est ajournée.)

DEPOT D'UN DOCUMENT.

Par l'hon. M. Meighen: Le décret du conseil relatif aux allocations à payer aux soldats, devenus colons, qui suivent un cours d'agriculture.

DEPOT D'UN PROJET DE LOI TENDANT A MODIFIER LE CODE CRIMINEL RELATIVEMENT A LA SEDUCTION DES FILLES MINEURES.

L'hon. M. MEIGHEN (ministre intérimaire de la Justice) demande à déposer un projet de loi (bill n° 78) tendant à modifier le Code criminel, en ce qui concerne la séduction des filles mineures.

Quelques VOIX: Expliquez-le.

L'hon. M. MEIGHEN: C'est le même projet concernant la séduction qui a été déposé et que la Chambre a adopté à la dernière session.

(La motion est adoptée et le projet de loi est lu une 1re fois.)

LE PARI MUTUEL.

M. FRIPP: Le Gouvernement se propose-t-il de révoquer le décret du conseil du 7 juin 1917, qui interdit la vente de poules et les opérations des parieurs de profession pendant la guerre et les six mois suivants, afin que les courses du printemps puissent avoir lieu de la même manière qu'avant la guerre.

Le Gouvernement se propose-t-il de faire voter une loi relative au pari aux courses?

L'hon. sir THOMAS WHITE (premier ministre intérimaire): L'honorable député ayant eu l'amabilité de me prévenir qu'il me ferait cette question, je suis en mesure de lui donner une réponse formelle. Le Gouvernement ne se propose pas de révoquer le décret en question. On lui a fait observer que les courses de chevaux ont dépassé les bornes que le Parlement avait en vue en 1912, lorsqu'il légiféra sur le sujet, et qu'en certaines parties du pays les paris se faisaient dans des conditions propres à causer le plus grave préjudice aux populations des endroits où les courses avaient lieu. Dans le but de remédier à cet état de choses et de décider d'une manière générale la question du pari aux courses, le Gouvernement projette de faire, pendant la prochaine intersession, une enquête en vue de l'établissement d'une loi propre à sauvegarder l'intérêt général.

JUSTIFICATIONS RELATIVES AUX FRAIS MILITAIRES OUTRE-MER.

M. ROBB: Je me permets d'appeler l'attention du premier ministre intérimaire sur l'inscription suivante que je relève dans le rapport de l'auditeur général, page 218 ZZ:

Ministère de Milice d'outre-mer.

Déboursés du payeur général relatifs aux soldes et autres frais du corps expéditionnaire canadien, pour lesquels il n'a pas encore été reçu de justifications.. ..	$119,546,597 93
Moins les sommes remboursées et déposées par le payeur général au crédit de receveur général..	4,165,354 22
	$115,381,243 71

Il reste donc une dépense de $115,381,243.71

au sujet de laquelle on n'a pas reçu de pièces justificatives. Depuis la publication du rapport de l'auditeur général, le Gouvernement s'est-il occupé d'obtenir les justifications de cette dépense de $115,381,243.71 faite par le payeur général du ministère de la Milice d'outre-mer, et la Chambre peut-elle compter qu'on lui mettra sous les yeux les détails de ces déboursés, détails que ne donne pas le rapport de l'auditeur général?

L'hon. sir THOMAS WHITE (premier ministre intérimaire) : Les justifications relatives à la dépense en question doivent se trouver dans les dossiers du ministère de la Milice d'outre-mer. Mon honorable ami doit se rappeler que, agissant en cela au gré du Gouvernement, l'auditeur général, feu M. Fraser, est allé faire un assez long séjour à Londres pour se rendre compte du mode de vérification qu'on y suivait. A son retour, il se déclara enchanté, et depuis ce temps-là le département de l'auditeur général se tient étroitement en relations avec le ministère d'outre-mer. La vérification des comptes ne fait donc pas question. Pour ce qui est des chefs de dépense, je n'en savais rien jusqu'au moment où l'honorable député a cru devoir y appeler mon attention, et je me ferai un plaisir de tâcher d'apprendre s'il existe à cet égard des renseignements qu'il soit possible de communiquer à la Chambre. Je m'efforcerai de donner une réponse plus complète à mon honorable ami quand nous serons rendus à l'examen du budget de guerre.

LE SERVICE POSTAL TRANSATLANTIQUE.

L'hon. RODOLPHE LEMIEUX: A l'heure qu'il est, les matières postales sont apportées directement de Liverpool à Halifax par les paquebots employés au transport des soldats; malheureusement, si les soldats débarquent à Halifax, les paquebots ne laissent le courrier qu'à New-York, où ils se rendent après avoir quitté Halifax. Il y a quelques jours, le "Chronicle" d'Halifax publiait ce qui suit:

Au cours des quelques dernières semaines, l'"Adriatic", le "Lapland", le "Baltic", le "Royal George", le "Cedric" et le "Caronia" sont entrés dans le port d'Halifax, où ils amenaient des éléments de la troupe canadienne, chacun d'eux ayant à son bord le courrier canadien. Au lieu de débarquer les matières postales à Halifax, on les a transportées jusqu'à New-York. La Nouvelle-Ecosse souffrait de ce chef un retard de quatre ou cinq jours dans la livraison du courrier d'outre-mer. Ce retard, il va sans dire qu'il s'est également fait sentir dans tout le reste du pays.

Le représentant du ministre des Postes aurait-il l'obligeance de nous expliquer comment il se fait que les compagnies de paquebots subventionnées pour faire le service du courrier tiennent aussi peu de compte des ports canadiens et livrent les matières postales à des ports américains?

L'hon. M. ROWELL (président du Conseil): C'est la première fois qu'on me signale ce fait-là.

Je m'enquerrai et je serai en état de donner une réponse à mon honorable ami, lundi prochain.

LIBERATION OU CONGE ACCORDES AUX SOLDATS STATIONNES A HALIFAX.

Major général MEWBURN (ministre de la Milice et de la Défense): L'honorable député de Queen (M. Sinclair) a posé, hier, une question au sujet d'une nouvelle qu'un journal de Charlottetown avait publiée et qui annonçait que le premier ministre Arsenault recevait une députation devant l'entretenir au sujet de la libération d'un certain nombre des soldats du district de Halifax. J'ai reçu de M. Arsenault un télégramme que je vais lire, afin de dissiper toute impression erronée qui aurait pu se répandre ailleurs. Voici:

Au sujet de la déclaration Sinclair à la Chambre des communes, je suppose que ce dernier a voulu parler d'une annonce parue dans le journal "Patriot", et qui est ainsi rédigée: "Le premier ministre Arsenault recevra une députation de cultivateurs qui ont des fils dans les troupes stationnées à Halifax et qui désirent qu'on leur accorde un congé leur permettant de revenir aux foyers paternels soit définitivement soit en congé d'absence, vendredi, 25 courant, à une heure et demie de l'après-midi, aux salles de la Y.M.C.A." Permettez-moi de dire qu'on a inséré cette annonce hors ma connaissance et hors mon consentement; je n'ai fait de déclaration à aucun journal non plus qu'à personne relativement à la libération des soldats. Ayez l'obligeance de faire disparaître l'impression créée par M. Sinclair. Je vais faire une déclaration à ce sujet, cet après-midi, à la séance de la Chambre.

J'estime que je devais faire connaître cela, à seule fin de rendre justice à la partie mise en cause.

LE MARCHE DU BLE.

M. PEDLOW: Je voudrais lire une lettre que j'ai reçue d'un cultivateur du comté de Renfrew-Sud.

M. l'ORATEUR: Il est certain que l'honorable député enfreindrait le règlement, à cette phase de la séance, s'il lisait une lettre de cette nature. Le règlement ne s'opposerait pas, à l'appel de l'ordre du jour, à ce que l'honorable député posât au Gouvernement une question se rattachant à un sujet d'urgence extrême. Depuis quelques jours, j'ai eu l'occasion de constater que l'on tend à poser, au début de la séance,

diverses questions qui devraient être formellement inscrites au Feuilleton. D'après l'ordre des choses, on ne peut s'attendre à ce que le Gouvernement réponde à des questions posées à l'improviste et au sujet desquelles on ne lui a donné aucun avis de l'intention qu'on avait de les poser. Il va sans dire qu'on accordera aux honorables députés toute la latitude possible, s'ils veulent poser des questions se rattachant à des sujets politiques de grande importance et dont la solution s'impose, mais les questions d'importance ordinaire devraient être inscrites au Feuilleton et l'on ne devrait, dans aucun cas, lire des lettres qu'on a reçues. Si l'honorable député veut résumer sa question, et si elle a l'importance suffisante, elle peut être posée, mais j'espère qu'elle se limitera à des bornes raisonnables.

M. PEDLOW: Il n'y a aucun doute que cette question revêt une grande importance non seulement pour le comté de Renfrew-Sud, mais encore pour le Canada tout entier. Elle se rapporte à la vente du blé. Ce cultivateur m'écrit qu'il a en mains 500 boisseaux de blé qu'il ne peut vendre en ce pays.

M. l'ORATEUR: A mon avis, ce n'est pas là une question qu'on devrait poser au début de la séance. Elle devrait figurer au Feuilleton ou bien on devrait la soulever lors de l'étude du budget supplémentaire.

M. ROBB: Je crois que cette question intéresse grandement le public. On a fixé un prix pour le blé et voici un homme qui dit qu'il ne peut vendre sa récolte de blé de l'année dernière; il se demande s'il sèmera ou non du blé, cette année.

M. l'ORATEUR: Je ne pense pas que la question soit urgente au point qu'il y aurait préjudice pour quelqu'un, si l'on exigeait qu'elle fût inscrite au Feuilleton, de la façon ordinaire. Je trouve que c'est une question purement locale, mais si elle entraîne des résultats plus éloignés, l'honorable député peut la poser.

M. PEDLOW: En voici la substance: cet homme se trouvant dans l'impossibilité de disposer de sa récolte de l'année dernière, a décidé de ne pas semer de blé, cette année. Il prétend qu'il a encore 500 boisseaux de blé à vendre.

M. l'ORATEUR: L'honorable député voudra-t-il poser sa question?

M. PEDLOW: Voici la question que cet homme pose: Où puis-je me procurer un marché pour mon blé? Si je ne me trompe pas, on a fixé le prix du blé.

L'hon. sir THOMAS WHITE (premier ministre intérimaire): Je partage l'opinion que Son Honneur l'Orateur a exprimée, qu'il est grandement à désirer que les honorables députés donnent au Gouvernement avis de questions de cette nature. Quoi qu'il en soit, il arrive que je me trouve en mesure de répondre à la question. Je puis dire à mon honorable ami que bien que je me sois occupé de fournir, soit directement soit indirectement, l'argent requis pour assurer le transport de la récolte des deux dernières années, c'est la première fois que j'entends dire que quelqu'un n'a pu vendre son blé.

Le Gouvernement a bien donné une garantie aux banques et aux acheteurs de blé, afin de faciliter la vente de la dernière récolte. Mon entente avec la Wheat Export Company of Canada, qui achète le surplus exportable de la récolte de l'an dernier, est que le surplus exportable de blé et de farine sera acheté pourvu que le Gouvernement du Dominion puisse trouver les crédits nécessaires. Pour faire comprendre à mon honorable ami la magnitude de cette entreprise, je lui dirai que jusqu'ici le Gouvernement a avancé 80 millions au gouvernement impérial pour faciliter l'achat du surplus exportable de blé et de farine de la dernière récolte du Canada, et que le mois dernier nous avons entrepris de fournir une somme qui pourra s'élever à 90 millions de plus pour compléter l'opération. Mon honorable ami demande où ses électeurs trouveront un débouché. Ne connaissant pas la situation à cet endroit, je ne peux pas répondre, mais si le blé est de bonne qualité, il me semble qu'ils n'auront aucune difficulté à écouler leurs produits. A cela je n'ai rien à ajouter.

DATE DU DEPOT DU BUDGET.

L'hon. RODOLPHE LEMIEUX: Je désire poser une question au premier ministre intérimaire. Libre à lui d'y répondre oui ou non. Vu l'agitation qui existe dans tout le pays et qui est probablement causée par le coût élevé de la vie, le premier ministre intérimaire veut-il dire quand il a l'intention de déposer le budget?

L'hon. sir THOMAS WHITE (premier ministre intérimaire): Monsieur l'Orateur, on fait souvent des propositions originales dans cette Chambre, mais c'est la première fois que j'entends dire que l'agitation qui règne dans le pays est due au fait que le budget n'a pas été déposé. J'ai déclaré, il y a quelque temps, que suivant l'habitude, je serai heureux de donner à la Chambre un avis de huit ou dix jours avant le dépôt du budget qui ne sera pas indûment retardé.

Je ne sache pas quel intérêt public souffre du fait que le budget n'a pas encore été déposé. Pour répondre à mon honorable ami aussi exactement que possible, je dirai que le budget sera probablement déposé vers le milieu du mois de mai.

ENNEMIS INTERNES AU CANADA.

L'hon. H. S. BELAND: Ayant reçu des lettres de civils internés au Canada, qui prétendent être des sujets britanniques d'origine allemande, puis-je demander au Gouvernement s'il a pris une décision au sujet de la déportation de ces personnes-là? Elles s'adressent à moi, parce que j'ai été interné comme civil en Allemagne. Elles se réclament de la qualité de sujet britannique.

L'hon. ARTHUR MEIGHEN (ministre intérimaire de la Justice): Je ne sache pas qu'il y ait des civils internés au Canada qui soient sujets britanniques. Je ne voudrais pas dire, sans plus ample information, que la chose n'existe pas dans des cas individuels. Quant à la question de déportation, elle est exactement au même point où elle en était lorsque la Chambre l'a discutée, il y a deux semaines. Il est impossible de déporter dans les pays ennemis à l'heure actuelle.

L'hon. M. BELAND: Le Gouvernement a-t-il l'intention de déporter tous les civils d'origine ennemie qui sont internés?

L'hon. M. MEIGHEN: La politique du Gouvernement est énoncée dans un décret ministériel qui a été déposé devant la Chambre, savoir: déporter tous ceux qui sont considérés indésirables de quelque manière que ce soit. Ceci s'applique, je crois, à la généralité des ennemis qui sont internés à l'heure actuelle.

SUITE DE LA DISCUSSION GENERALE DU PROJET DE LOI RELATIF A LA COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER NATIONAL CANADIEN.

La Chambre se forme en comité général, pour la discussion du projet de loi (bill n° 70), constituant en société la compagnie du chemin de fer national canadien et concernant les chemins de fer de l'Etat.

Sur l'article 20 (prorogation de délai pour le commencement et l'achèvement des lignes de chemins de fer).

L'hon. M. LEMIEUX: C'est un article très important, et je voudrais demander au ministre des Chemins de fer (M. Reid) s'il a un état montrant combien il y a de lignes ou de portions de lignes qui n'ont pas encore été construites, quelle est la longueur de chacun et le coût approximatif.

[L'hon. sir Thomas White.]

L'hon. J. D. REID (ministre des Chemins de fer et des Canaux): Je n'ai pas la liste complète devant moi. Il y en a beaucoup que l'on n'achèvera pas, bien que la société constituée ait été maintenue. On y a dépensé un peu d'argent, probablement très peu, sans doute pour les travaux d'arpentage et ainsi de suite. J'ai pensé, que jusqu'à ce que nous comprenions bien toute la situation, il était bon de renouveler les chartes. Elles appartiennent toutes au Gouvernement maintenant. Le capital-actions ordinaire fait aujourd'hui partie entièrement du réseau du chemin de fer national du Canada.

J'ai pensé qu'il n'y aurait pas d'inconvénient à les renouveler ainsi pour le moment, au lieu de saisir le Parlement d'un bill tendant à rétablir chacune de ces concessions ou à en proroger le délai. Il y a un grand nombre de lignes qui ont des chartes. Une double procédure s'offrait à nous; nous aurions pu insérer un article général comme celui qui figure dans le bill à l'étude, maintenant ces concessions en vigueur, jusqu'à ce que nous puissions les examiner au comité des chemins de fer à l'avenir; ou bien nous pourrions attacher à ce bill une annexe contenant la liste des concessions que nous renouvelions par cet article. J'avais prié l'avocat de la compagnie de me donner la liste de ces lignes sur lesquelles nous faisions des travaux et dont il était nécessaire de renouveler les chartes immédiatement. Voici l'alternative ou bien renouveler toutes les concessions, ou bien attacher au bill une annexe et choisir les lignes dont il faut renouveler les concessions cette année. Si nous faisons cela, il va sans dire que les autres concessions deviennent caduques et que le Parlement devra les remettre en vigueur à l'avenir. La liste que l'avocat de la compagnie a dressée indique tout ce dont nous aurons besoin pour l'exécution des travaux sur ces lignes, au cours de l'année, dans la mesure qu'il le sait. La liste est fort longue. Je pourrai en donner lecture. Si le comité est d'avis qu'il soit préférable d'annexer au bill une liste énumérant les compagnies, il va sans dire que nous le pourrons faire. A mon avis, il n'y a pas d'inconvénient à se borner à renouveler les concessions que la compagnie du Nord-Canadien possède depuis nombre d'années, et cela parce qu'elles sont toutes aujourd'hui la propriété du gouvernement fédéral et que l'exécution des travaux sur ces lignes ne saurait se poursuivre à l'insu du Parlement. Il faut demander au Parlement l'ouverture des crédits voulus pour l'exécution des travaux de construction. Nous donnerons la liste des che-

mins de fer dont la construction sera mise en marche, et cela quand nous discuterons le crédit affecté à ce but.

M. MACKIE (Edmonton): Le Gouvernement a-t-il l'intention de compléter cette année l'embranchement d'Oliver à Saint-Paul-des-Métis et la ligne Saint-Guido?

L'hon. M. REID: Les deux lignes au sujet desquelles s'informe l'honorable député sont deux des chemins de fer dont nous renouvelons les chartes. Nous poussons les travaux sur ces deux lignes. Quant au nombre de milles ou quant à l'achèvement de ces lignes cette année, je ne saurais donner à l'honorable député de réponse en ce moment, parce que je ne m'attendais pas qu'on me poserait pareille question durant la délibération de ce projet de loi. Quand nous aborderons l'étude des crédits je serai bien aise de donner à l'honorable député les détails qu'il demande, quant à savoir si nous avons l'intention de terminer la construction de ces lignes ou combien de milles nous construirons.

M. MACKIE (Edmonton): Le ministre le sait, une de ces lignes a reçu la garantie provinciale, mais la compagnie du Nord-Canadien a affecté ces deniers à des objets autres que la construction de cette ligne. Nombre de colons ont quitté le district que ce chemin de fer projeté devait desservir, et le ministre devrait être en mesure de nous dire s'il sera terminé cette année.

L'hon. M. LEMIEUX: Le ministre des Chemins de fer ne donne pas à cette question l'attention qu'elle mérite. Nous conférons d'importants pouvoirs à cette compagnie, et à mon avis, le mode de gestion financière adopté pour les affaires du réseau du Nord-Canadien laisse à désirer. Quoi qu'il en soit, la compagnie est pour ainsi dire soustraite à l'autorité du Parlement comme l'ont clairement établi hier soir et l'honorable député de Queen-et-Shelburne (M. Fielding) et l'honorable député de Brome (M. McMaster). A mon avis, le public a donc droit de savoir quelles lignes la compagnie a l'intention de construire, et cela afin que nous ayons quelque idée des dépenses qui seront engagées dans ces travaux. Le ministre des Chemins de fer a bien une liste, mais il ne nous dit point si cette liste comprend toutes les compagnies qui appartenaient autrefois à la compagnie du Nord-Canadien.

L'hon. M. REID: La liste à laquelle l'honorable député fait allusion est loin d'inclure les chartes accordées à toutes les compagnies et dont la compagnie du Nord-Canadien détient les actions en portefeuille. Nombre de ces chartes ont été obtenues, mais on les a laissé expirer par suite de la guerre. S'il fallait apporter à cet article la modification proposée, le texte serait ainsi conçu:

> Les délais pour le commencement et le parachèvement de la construction des lignes de chemins de fer spécifiées dans la 2e annexe de la présente loi, que certaines compagnies comprises dans le réseau du Nord-Canadien ont été autorisées à construire, sont par les présentes prorogés à deux ans et à cinq ans respectivement après l'adoption de la présente loi.

L'annexe ne comprendrait donc que les chemins de fer que nous allons réellement mettre en service et dont il faut nécessairement maintenir les chartes en vigueur. Si nous faisions cela, il faudrait laisser de côté nombre de concessions de chemins de fer qui devraient réellement faire partie du réseau de l'Etat, mais dont on ne poussera pas les travaux, l'année prochaine, et qui seraient périmées, en attendant que le Parlement les renouvelle.

L'hon. M. LEMIEUX: Le ministre des Chemins de fer devrait comprendre que l'exploitation de ces chemins de fer comporte une dépense si énorme que nous devons être très circonspects pour les pouvoirs que nous nous proposons d'accorder maintenant à cette compagnie, relativement aux lignes de chemins de fer et aux embranchements du réseau primitif du Nord-Canadien. Le moins que le Parlement puisse exiger de mon honorable ami, c'est une liste de ces chemins de fer et de ces embranchements et je pense qu'en raison de la nouvelle institution que nous créons dans ce pays, nous devrions imposer au conseil d'administration une limite de quatre à cinq ans durant laquelle il ne pourrait pas procéder immédiatement au formidable programme de construction que se proposait d'entreprendre à l'origine la compagnie du Nord-Canadien. On devrait achever la construction de quelques embranchements et peut-être quelques parties des lignes principales, mais le Parlement devrait être appelé à se prononcer dans tous ces cas sur la politique de la compagnie. Je n'aimerais pas à laisser la compagnie absolument débarrassée de tout contrôle. Nous lui donnons des pouvoirs suffisants, nous lui abandonnons en réalité tous nos droits et nous lui transmettons un chemin de fer transcontinental et peut-être deux. Au moyen de ce petit article, le ministre des Chemins de fer augmentera énormément le pouvoir qu'a déjà le bureau des directeurs de dépenser de l'argent. C'est pourquoi je dis que le bill devrait clairement indiquer les embranchements et les autres lignes constituantes du Nord-Canadien dont le Gouvernement a l'intention de

poursuivre la construction. S'il en était autrement nous nous lancerions dans un carnaval de dépenses que le pays ne peut pas s'offrir. Un honorable député (M. Richardson) a parlé d'un ton très méprisant, dans une discussion précédente, de ce qu'a dit à ce propos lord Shaughnessy. Or, je ne suis pas un homme des compagnies, je suis Canadien avant tout et je suis effrayé du terrible fardeau que nous prenons à notre compte en ce moment et nous devons faire en sorte, par un système de vérification et de protection, que les pouvoirs accordés à ce conseil d'administration ne nous mènent pas finalement à la veille de la banqueroute. D'après mon interprétation des dispositions de cet article, je crains que ce conseil ne se croie autorisé à construire à tort et à travers des embranchements. Cela voudrait dire naturellement que le peuple canadien devrait payer la musique et, retenez-le bien, monsieur le président, sans que l'on demande tout d'abord au Parlement la sanction des crédits. Si nous donnons à ce conseil des directeurs une charte générale en blanc, il pourra, en vertu des pouvoirs qui lui sont conférés par l'article 17, entreprendre de construire des chemins de fer où il lui plaira. C'est un danger sérieux et le Parlement devrait se protéger contre une pareille possibilité. Je dis à mon honorable ami (M. Reid), et je parle sérieusement, qu'il devrait déclarer positivement et clairement quels sont les embranchements et les lignes constituantes que ce conseil ou le Gouvernement a l'intention de construire ainsi que la dépense que comportera cette construction. Je constate dans les journaux du matin, que mon honorable ami (M. Reid) a l'intention d'électriser une partie du réseau du Nord-Canadien. Je ne veux pas ici soulever la question de l'hydro-électrique qui a dernièrement agité toute la province d'Ontario, mais cette nouvelle nous donne une idée ou un aperçu de ce qu'a dans l'esprit mon honorable ami.

L'hon. M. REID: Oh! non, dans l'esprit d'Adam Beck.

M. BUREAU: Très bien!

L'hon. M. LEMIEUX: Que mon honorable ami s'explique à ce propos. Quant à sir Adam Beck, il ne craint pas d'exprimer ses vues. Il est toutefois étrange qu'un défenseur, aussi remarquable que mon honorable ami, de la nationalisation, soit tellement opposé à sir Adam Beck qui est supposé être le pionnier et le leader de la nationalisation dans la province d'Ontario.

[L'hon. M. Lemieux.]

Permettez-moi de demander à mon honorable ami ce qu'il a l'intention de faire. Est-il vrai que mon honorable ami ait l'intention d'électriser soit la ligne principale, soit les embranchements du réseau national canadien? Et sait-il quelle dépense cela comportera? Le Gouvernement devrait donner au comité tous les renseignements qu'il possède à ce sujet.

L'hon. M. MEIGHEN: L'article que nous discutons stipule simplement une extension des chartes que possède maintenant le Nord-Canadien. Il ne donne aucun pouvoir de construction. Le pouvoir de construire serait naturellement contrôlé par le pouvoir qui procure l'argent pour construire et ce pouvoir repose entièrement dans les mains du Gouverneur en conseil, non dans les mains de la compagnie; la compagnie ne peut pas émettre une obligation sans cette autorité et par conséquent elle ne peut pas construire.

M. CAHILL: Avez-vous dit l'autorité du Gouverneur en conseil?

L'hon. M. MEIGHEN: Le Gouverneur en conseil doit ratifier le règlement qui pourvoit à l'émission d'obligations, mais le Parlement lui-même doit donner l'autorité initiale; de sorte que cette question ne relève pas du tout de cet article. Ce que l'honorable député demande d'une manière spéciale, c'est qu'au lieu d'un renouvellement général il y ait un renouvellement de certains pouvoirs définis de construction qui ont été accordés. Nous pouvons faire droit entièrement à cette demande et dans ce but, je propose:

Que l'on retranche tous les mots après le mot "construction", dans la seconde ligne de l'article 20 pour les remplacer par les mots suivants:

"Des lignes de chemin de fer spécifiées dans la seconde annexe de cette loi, que certaines compagnies comprises dans le réseau du Nord-Canadien étaient autorisées à construire, sont par les présentes prorogées de deux à cinq ans respectivement après l'adoption de la présente loi".

L'annexe qui sera imprimée donnera ces lignes de chemin de fer. Les travaux sont en voie d'exécution sur certaines de ces lignes à l'heure qu'il est et ils seront continués cette année; des crédits à cette fin seront soumis à l'approbation du Parlement. Il s'agit d'embranchements dans des régions qui n'ont guère fait de progrès depuis quelques années avant la guerre, faute de communications par voies ferrées.

M. le PRESIDENT: M. Meighen propose de remplacer le texte de l'article 20. . .

M. McMASTER: Avant de mettre la motion aux voix, monsieur le Président, est-

ce qu'il ne serait pas désirable que nous ayons l'annexe devant nous?

M. le PRESIDENT: Je prierai l'honorable député de me laisser poser la question, et après on pourra la discuter.

L'hon. M. MEIGHEN propose:

La radiation de tous les mots après le mot "construction", dans la 2e ligne de l'article 20, pour les remplacer par les suivants:

"Des lignes de chemin de fer spécifiées dans la seconde annexe de cette loi, que certaines compagnies comprises dans le réseau du Nord-Canadien étaient autorisées à construire, sont par les présentes prorogées de deux à cinq ans respectivement après l'adoption de la présente loi".

M. le PRESIDENT: La Chambre décide-t-elle d'adopter cet amendement?

M. McMASTER: Nous sommes reconnaissants au ministre de chercher à nous donner satisfaction sur cette disposition; est-ce qu'il ne serait pas désirable, toutefois, que l'amendement soit laissé en suspens jusqu'à ce qu'il dépose l'annexe sur le bureau?

L'hon. M. MEIGHEN: L'annexe a été déposée.

L'hon. M. REID: Elle a été déposée sur le bureau en même temps que l'amendement.

M. McMASTER: Je ne le savais pas.

L'hon. M. BUREAU: Ces compagnies appartenaient antérieurement au réseau du Nord-Canadien, mais à l'avenir elles feront partie du réseau national des chemins de fer canadiens. Nous savons que les chartes de certaines de ces compagnies sont discutables; nous avons examiné ces questions à fond lorsqu'elles ont demandé des prorogations de délai. J'ai à la mémoire l'une des rares occasions où j'ai lutté aux côtés de mon honorable ami le ministre des Chemins de fer, afin de faire accorder une prorogation de délai au Nord-Canadien. Le ministre parla de sir Adam Beck; la lutte fut très vive et nos collègues étaient immensément intéressés, à tel point que sir Adam Beck voulut à un moment donné empêcher les députés de la province de Québec de prendre part aux délibérations du comité.

Il ne serait pas juste d'adopter en bloc des prorogations de délai contre lesquelles certaines gens peuvent avoir des objections à faire valoir. Nous obligeons toutes les autres compagnies à s'adresser au Parlement et à donner aux gens, qui peuvent avoir à souffrir de cette prolongation de délai, l'occasion de discuter la question devant le comité des chemins de fer. Ensuite, c'est au comité de décider si les raisons qu'ont fait valoir les opposants sont suffisantes pour l'autoriser à refuser la prolongation demandée. On va me répondre, je le sais, que ces chemins de fer ont été à l'improviste mis à la charge de l'Etat qui doit se protéger. Je veux bien que le Gouvernement se protège, pourvu qu'il ne le fasse pas aux dépens des autres intéressés. Je le répète toutefois, il ne serait pas juste que le Parlement accorde à une compagnie particulière, disons, pour ne citer qu'un exemple au Pacifique-Canadien, une prolongation de délai pour toutes les chartes qui peuvent être périmées depuis le début de la guerre sans être au fait des dispositions qu'elles renferment. Les membres du Parlement ne connaissent absolument rien de la situation locale; il existe peut-être dans certaines parties du pays des raisons qui excuseraient le Parlement de refuser une prolongation de délai à certaines compagnies.

Pour ne citer qu'un exemple, il peut se faire que des compagnies rivales soient prêtes à entreprendre les travaux comme dans le cas d'une certaine compagnie dont j'oublie le nom pour l'instant, et dont la charte était périmée, mais on demandait de la faire revivre à l'époque où sir Adam Beck s'opposait au projet du Nord-Canadien. C'est commettre une injustice à l'égard du pays que d'accorder de nouveaux délais en nous contentant d'énumérer les noms de plusieurs voies ferrées dont les concessions sont expirées, parce que dans certains cas les travaux n'ont pas été commencés dans un délai de deux ans et dans d'autres cas parce que les travaux, après avoir été commencés, n'ont pas été terminés dans une période de cinq années. Il serait infiniment plus juste à mon avis d'accorder une prorogation de délai de quatre ou cinq ans aux compagnies qui n'ont pu poursuivre les travaux commencés à cause de la guerre, afin de leur permettre de les terminer.

M. CAHILL: En s'adressant au comité des chemins de fer?

M. BUREAU: Pas du tout; en vertu du projet de loi. Quand l'ouvrage aura été commencé sur quelqu'une de ces lignes qui sont la propriété du Nord-Canadien et qui vont devenir la propriété de cette compagnie lorsque ce projet de loi aura été voté, je ne verrai pas grande objection à une prorogation des délais si les cinq ans sont expirés mais je trouve bien mal que l'on retarde de deux ans à partir de la date de cette loi de commencement de travaux exécutés en vertu de chartes expirées pour les raisons que je viens de dire.

L'hon. M. REID: C'est la disposition que l'on trouve dans la loi des chemins de fer.

M. BUREAU: Je sais; mais, par la loi des chemins de fer, il faut donner avis dans les journaux et dans la "Gazette du Canada" que l'on se présentera devant le comité des chemins de fer et, devant ce comité, toute personne en conflit d'intérêts avec la compagnie à le droit de présenter sa cause. Dans le cas actuel, nous ne savons point quelles objections il peut y avoir à une prolongation des délais dans lesquels doivent être commencés les travaux en vertu de ces chartes. En citant le cas de l'opposition faite par sir Adam Beck à une prorogation des délais, mon honorable ami, le ministre des chemins de fer, m'a rappelé la lutte que nous avons eu à soutenir cette fois-là. Je répète que, selon moi, il n'est pas juste d'accorder ces prolongations quand les intéressés n'ont pas eu l'occasion de paraître devant le comité des chemins de fer, ou n'importe quelle autre autorité compétente, pour y exposer leurs objections.

L'hon. M. MEIGHEN: Le cas particulier que cite mon honorable ami d'une ligne à l'égard de laquelle il pourrait y avoir des motifs de s'opposer à une prolongation n'est pas compris dans l'annexe. Les chemins de fer mentionnés dans l'annexe sont ceux sur lesquels il a déjà été fait des travaux, excepté celui de Moosejaw à Chamberlain, qui est le lien essentiel dans la ligne de Moosejaw à Calgary. De plus, toutes les lignes mentionnées dans l'annexe sont à l'ouest de Port-Arthur. Il est vrai que les compagnies ont toujours eu à s'adresser au comité des chemins de fer pour obtenir de telles prorogations, mais les objections que l'on a élevées de fois à autre ont toujours, si je m'en souviens bien, été écartées. L'objection invariable est que la compagnie cherche une charte, mais ne construit pas la ligne. Le motif de l'objection est le retard; on affirme peut-être qu'en demandant une charte la compagnie empêche l'établissement d'une autre ligne, sans se mettre elle-même à l'ouvrage. Nulle objection de cette sorte ne peut être présentée ici. Les lignes en vue sont celles dont il est le moins possible de retarder la construction. Les régions intéressées n'ont pas eu de chemin de fer depuis des années et ce serait assumer une bien grave responsabilité que de faire opposition à ces délais ou retarder d'une manière quelconque l'établissement de ces lignes quand on peut se procurer la main-d'œuvre, les matériaux et les fonds. Quand même, au reste, on trouverait mauvaise cette mesure, on aura toute occasion de dire ce que l'on en pense lorsque sera soumis au Parlement le crédit qu'il faut. Il s'agit simplement de laisser subsister au bénéfice de la compagnie du Nord-Canadien l'occasion de construire ces lignes, les fonds étant votés pour cela.

M. NESBITT: Est-ce que quelqu'une de ces lignes sera parrallèle à la voie du Pacique-Canadien?

L'hon. M. MEIGHEN: Aucune.

M. McMASTER: L'annexe énumère quarante-quatre embranchements et, si vous donnez à la compagnie du chemin de fer national canadien le droit d'établir une ligne dans une région, par exemple, où existe une houillère, cela n'empêcherait-il pas les propriétaires de cette mine d'établir eux-mêmes une voie dans quelque région jusque-là privée de communication par chemin de fer avec le reste du pays et, ce, bien avant que le Gouvernement pût trouver les fonds nécessaires à la construction de la ligne?

L'hon. M. MEIGHEN: Quand une houillère a besoin d'une voie ferrée, il est d'usage qu'elle s'adresse à une compagnie; mais l'idée première de ce projet est de prolonger les lignes existantes, non pas jusqu'aux mines, mais jusqu'aux exploitations agricoles. Dans tous les cas, ce sont les cultivateurs qui ont besoin de chemins de fer.

M. CAHILL: Personne encore n'a élevé d'objection à ce que ces demandes de délais soient entendues devant le comité des chemins de fer.

L'hon. M. MEIGHEN: Je ne sais vraiment pas pourquoi nous irions demander au comité des chemins de fer le renouvellement de chartes qui sont les nôtres. Quand une charte est soumise au comité des chemins de fer, c'est pour que se discute le point de savoir si, oui ou non, la compapagnie en cause a réellement l'intention de construire. Cette intention, nous la connaissons parfaitement dans le cas actuel.

M. CAHILL: Ces quarante-quatre lignes seront-elles construites cette année?

L'hon. M. MEIGHEN: Notre intention est de les commencer toutes.

M. CAHILL: Il serait bon alors de savoir au moins où sont ces lignes, pourquoi elles sont nécessaires, combien de milles elles auront et combien elles vont coûter.

L'hon. M. MEIGHEN: Je ne saurais dire combien de milles on projette d'établir. Sur quelques-unes d'elles, il pourra n'être rien fait; mais on espère qu'il sera fait quelque ouvrage sur toutes.

M. CAHILL: Pourquoi ne pas nous adresser au comité des chemins de fer? Nous au-

rons une carte sous les yeux et quelqu'un sera là pour répondre à nos questions et nous dire pourquoi ces prolongations sont demandées? Si le Pacifique est disposé à construire une ligne dans le même territoire, le Parlement devrait plutôt la faire construire par le Pacifique que par la compagnie du chemin de fer national. Pourquoi ne pas procéder d'une façon régulière au lieu d'absorber quarante-quatre lignes aujourd'hui et d'en absorber probablement une centaine d'autres demain?

L'hon. M. MEIGHEN: L'honorable député se trompe un peu sur les faits, et du tout au tout sur le principe. Le Pacifique n'a pas besoin de s'adresser au comité des chemins de fer au sujet de la construction de lignes d'embranchement. C'est quand la Chambre se formera en comité des subsides, qu'il y aura lieu de décider par rapport à quelle ligne il faudra avancer de l'argent pour des fins de construction. Je vais m'efforcer d'être clair, afin d'éviter de me faire dire que je n'ai pas répondu à l'objection de mon honorable ami.

La seule raison que l'on pourrait avoir de s'adresser au comité des chemins de fer, en pareil cas, ce serait de faire établir l'intention réelle de construire la ligne. Certes, nous ne songerions pas à permettre à une autre compagnie d'intervenir au sujet d'une ligne pour laquelle nous détenons une charte avec intention de construire, et de venir dire: Nous voulons cette charte parce que vous n'avez pas l'intention de construire. D'après moi, nous agirions d'une façon absolument anormale en nous adressant au comité des chemins de fer. Il nous suffit d'avoir l'intention de demander une charte. Qu'est-ce que le comité des chemins de fer aurait à considérer? Si le Parlement n'était pas désireux de construire la ligne, il pourrait être question de ce point quand toutes les demandes de crédits relatifs aux lignes qu'il se proposerait de construire seraient déposées devant le comité.

M. CAHILL: Supposons que le Pacifique, étant prêt à construire une ligne qui irait dans un territoire prévu dans ces quarante-quatre chartes, viendrait dire au comité des chemins de fer: Cette charte est expirée et nous ne voulons pas que vous accordiez un nouveau délai susceptible de nous empêcher d'obtenir une charte pour la construction d'une ligne dans ce territoire, serait-il raisonnable, pour le comité, de décider quelle compagnie va construire la ligne, c'est-à-dire, si ce sera le Pacifique ou le Grand-Tronc, ou peut-être une compagnie américaine, comme le Great-Northern, ou une compagnie canadienne, comme la compagnie du chemin de fer national? Je ne vois pas d'objection à ce que nous nous adressions au comité des chemins de fer.

M. BUREAU: Tous les chemins de fer énumérés dans l'annexe n° 1. . .

L'hon. M. MEIGHEN: Ce ne sont pas des chemins de fer; ce sont des lignes d'embranchement qu'on a autorisé à construire.

M. BUREAU: Ce ne sont pas des chemins de fer? Pourtant, ces promoteurs ont été constitués en société.

L'hon. M. MEIGHEN: A proprement parler, ce ne sont pas des chemins de fer, c'est-à-dire que ce ne sont pas des compagnies; ce sont des pouvoirs accordés pour construire des chemins de fer, ou des chartes obtenues par les compagnies comprises dans l'annexe n° 1.

M. BUREAU: Ce ne sont pas des lignes de chemins de fer? Cependant, l'annexe numéro 2 dit: "Les lignes de chemin de fer". Et l'honorable ministre soutient que ce ne sont pas des lignes de chemin de fer? L'annexe numéro 2 dit: "Les lignes de chemins de fer que la compagnie du chemin de fer du Northwestern a été autorisée à construire" et vient ensuite l'énumération des lignes de chemin de fer.

L'hon. M. MEIGHEN: Certainement.

M. BUREAU: Mais c'est justement ce que je dis. Les lignes de chemin de fer énumérées dans cette liste sont-elles les lignes qu'il s'agit de rattacher au réseau des chemins de fer de l'Etat?

L'hon. M. MEIGHEN: Il y a une différence entre une ligne et une compagnie de chemin de fer. La liste qui figure dans l'annexe numéro 1 comprend des compagnies constituant à présent le réseau du Nord-Canadien et qu'il s'agit de transférer au réseau des chemins de fer nationaux. Ces compagnies ont obtenu des chartes ou des pouvoirs de construire des lignes, et les lignes qui leur a été ainsi permis de construire sont mentionnées dans l'annexe numéro 2 que l'honorable député a à la main.

M. BUREAU: De quelle autorité tiennent-elles leurs pouvoirs? Je vois que quelques-unes les ont obtenus de législatures provinciales.

L'hon. M. MEIGHEN: Voilà qui est spécifié dans chaque cas.

M. BUREAU: Alors, elles ne forment pas encore partie du réseau du Nord-Canadien?

M. KEEFER: N'est-il pas facile de résoudre la difficulté? Le Nord-Canadien détient plusieurs chartes pour la construction de chemins de fer dans l'Ouest; il en a construit quelques-uns entièrement, quelques autres en partie, et il lui en reste probablement à construire. Le Gouvernement a pris possession de tous les biens du Nord-Canadien et une partie de ces biens représente ces lignes dont la construction n'est pas encore achevée ou n'est peut-être pas commencée.

M. BUREAU: Le ministre dit que nous n'avons que les actions sans autre actif et que nous ne sommes pas tenus de payer les dettes.

M. KEEFER: Ce sera à la direction ou au conseil d'administration de décider si ces chemins seront établis. Ils ne seront ni établis, ni prolongés, lorsqu'il n'y aura rien à y gagner. S'il faut les compléter ou les construire, nous devons demander les fonds nécessaires au Parlement, et ce sera le temps de combattre les projets.

M. BUREAU: Non; lorsque nous discutons le budget, le moment est mal choisi pour les débattre. Quand j'ai objecté qu'une seule des lignes dont la liste est déposée sur le bureau n'est pas encore en voie de construction et que les autres, au nombre de 41, sont partiellement établies, le ministre intérimaire de la Justice (M. Meighen) m'a répondu tantôt que le bill n'autorise actuellement qu'une prorogation de cinq ans pour parachever l'entreprise, et que dans un seul cas, il y a une prorogation de deux ans pour commencer les travaux. Est-ce bien cela?

L'hon. M. MEIGHEN: On m'avait dit que, dans cette liste, il n'y avait qu'une voie ferrée demeurée entièrement à l'état de projet et pour laquelle on sollicitait une prorogation de délai afin de commencer et de compléter les travaux. Celui qui m'avait renseigné m'apprend maintenant que cela n'est peut-être pas absolument vrai. Dans la plupart des entreprises, sauf trois ou quatre probablement, des travaux ont été exécutés.

M. BUREAU: Je m'oppose moins à la prorogation de cinq ans qu'à celle de deux ans. Le ministre intérimaire de la Justice dit que nous pourrons discuter ce sujet pendant l'étude du budget. Il sait que cela ne se peut pas comme lorsqu'un projet franchit les diverses étapes. Le ministre ne saurait nier que, lors de l'étude du budget, à moins qu'une question très vaste ne soit sur le tapis, la discussion porte plus ou moins sur des questions de clocher, chaque député s'intéressant naturellement aux choses de son entourage.

J'ai de graves objections à la prorogation de deux ans, et je prie le ministre d'énumérer les compagnies pour lesquelles il demande cette prorogation, afin de commencer les opérations. Lorsqu'elles sont en marche, la situation du chemin de fer ou du public n'est plus la même. Le public ne peut plus mettre fin aux travaux par l'entremise du Parlement. Toutefois, quand une compagnie n'a pas réellement entrepris la construction de sa voie, nous pouvons la traduire devant le Parlement pour nous assurer qu'elle l'établira. Les plus grandes luttes qui se livrent au comité des chemins de fer ont trait au renouvellement des chartes, lorsque les gens doutent que les compagnies soient en état de poursuivre leurs entreprises; cependant, il y a souvent des objections d'une tout autre nature, et le ministère ne devrait pas profiter des circonstances présentes pour faire revivre des chartes, sans se présenter devant le comité des chemins de fer, comme le représentant de Pontiac (M. Cahill) l'a laissé entendre, et sans donner aux intéressés la chance de plaider leur cause.

M. MACKIE (Edmonton-Est): J'ai compris que le ministre disait que rien ne s'oppose à l'adoption de l'article, vu que, lors de la discussion du budget, la députation pourra combattre tout ce que contient une charte que le présent article fait revivre.

M. BUREAU: Pas la charte. Tout ce que nous pouvons faire, c'est de nous opposer à l'ouverture d'un crédit.

M. MACKIE (Edmonton-Est): Lorsqu'un article du budget se rapporte à l'ouverture d'un crédit pour l'établissement d'une voie ferrée que l'article 2 énumère, pouvons-nous demander la modification d'une charte que le présent article renouvelle?

L'hon. M. MEIGHEN: Pendant la discussion du budget, on ne peut rien ajouter aux pouvoirs que la charte renferme.

M. MACKIE (Edmonton-Est): Je tiens à me faire comprendre. La 2e annexe mentionne une ligne projetée entre Bandeheim et Vermillon dans l'Alberta. Quant à moi, je m'oppose à l'établissement de cette ligne d'après le tracé indiqué dans l'annexe. Au lieu de la faire aboutir à Vermillion, je voudrais qu'on la fît passer un peu à l'est de cette ville, et j'aimerais avoir l'occasion de plaider ma cause lorsqu'on propose d'établir cette voie ferrée. Si cet article est adopté, je n'aurai pas d'autre recours que de m'opposer à l'ouverture d'un crédit. Je crois savoir

qu'il y a quarante-deux cas semblables, et je ne suis pas prêt à dire que tous les membres de la Chambre n'ont pas une objection de même nature à présenter relativement à la construction de telle ou telle de ces voies ferrées.

M. DEVLIN: Ce moment est le seul où nous puissions discuter ces questions.

L'hon. M. MEIGHEN: Le représentant de Pontiac sait tout le contraire. Voici ce que mon honorable ami (M. Mackie) demande. La charte pour la construction d'un chemin de fer qui aboutira à Vermillion ne lui plaît pas, dit-il, parce que le chemin de fer ne se rendra pas assez loin.

M. MACKIE (Edmonton-Est): Elle devrait passer à l'est de Vermillion et non dans le village même.

L'hon. M. MEIGHEN: Aux termes de l'autorisation, l'écart ne saurait être de plus d'un mille. Cela ne suffirait peut-être pas à écarter l'objection?

M. MACKIE (Edmonton-Est): Non.

L'hon. M. MEIGHEN: Ainsi, l'autorisation qu'il s'agit de renouveler à l'aide du présent article n'est pas précisément du goût de l'honorable député. Pour l'établissement de la ligne qu'il voudrait avoir, il serait besoin d'une nouvelle autorisation.

M. DEVLIN: L'honorable député combat l'autorisation qui est déjà accordée, et il désire avoir l'occasion de faire connaître les motifs qu'il a de s'y opposer.

L'hon. M. MEIGHEN: L'honorable député use incontestablement de son droit en combattant une autorisation ou en s'opposant au maintien d'une autorisation déjà accordée, pourvu qu'il le fasse sous sa propre responsabilité.

M. MACKIE (Edmonton-Est): Le ministre ne fait qu'éluder le point. Il ne s'agit pas de savoir si le tracé de la voie est établi à 1 mille à l'est de Vermillion ou plus loin. Supposons qu'il soit établi à 5 milles du village; aurais-je raison de venir prier le Parlement d'autoriser l'établissement d'une nouvelle voie parellèle à celle-là? La Chambre à coup sûr, se moquerait de moi. Que la ligne de chemin de fer passe non loin de Vermilion, les gens n'y verront pas de mal; mais il en sera tout autrement si on l'établit à quatre ou 5 milles plus loin. Or, pour les besoins de la région, une seule autorisation suffit.

Je serais libre, dit le ministre, de solliciter une nouvelle autorisation. C'est vrai, mais le Gouvernement ne l'accorderait jamais, puisqu'il ne s'agirait que d'établir une nouvelle ligne à 3 ou 4 milles de l'autre.

L'hon. M. MEIGHEN: Certes, l'honorable député est bien libre de s'opposer au maintien de l'autorisation dont il s'agit ici.

M. McKENZIE: Cette question nous remet en présence des embarras que suscite la multiplication de l'autorité. Par la présente loi, de même qu'en vertu de la loi des chemins de fer, nous autorisons un groupe d'hommes, appelés les administrateurs, à établir des voies ferrées. Ce que vient de dire mon honorable collègue (M. Mackie) est très juste. Cette nouvelle compagnie qu'il s'agit de créer, à quoi bon l'embarrasser des décisions—erronées peut-être—prises par MM. Mackenzie et Mann? Une nouvelle compagnie se forme qui va participer dans une large mesure au développement de régions nouvelles. Pourquoi ne la laisserait-on pas libre d'établir des voies ferrées où et comme bon lui semblera, selon les circonstances et les chances de réussite qu'ils entreverront. Au lieu de la laisser s'en rapporter à son propre jugement, on lui impose le fardeau de quarante-deux vieilles chartes en lui tenant à peu près ce langage: "Peu nous importe ce que vous en pensez; il y a douze ou quinze ans que Mackenzie et Mann ont décidé de construire des voies ferrées en certains endroits. Voici leurs plans, cahiers des charges et autorisations; c'est là qu'il faudra établir les voies ferrées, sinon vous n'en construirez pas du tout."

N'est-ce pas là la situation que l'on fait à la compagnie? A mon avis, il faudrait révoquer toutes ces vieilles autorisations-là. Si la nouvelle compagnie juge nécessaire d'établir des chemins de fer en certains endroits, qu'elle les y construise; mais je ne m'explique pas qu'on nous rende solidaires des promesses de Mackenzie et Mann. Ceux-ci, m'a-t-on dit, ont obtenu de certaines municipalités privilèges et garanties d'obligations en leur promettant la construction de voies ferrées. Ils ont encaissé l'argent, mais n'ont pas établi les voies ferrées promises. Selon moi, les promesses de Mackenzie et Mann ne nous imposent pas la moindre obligation.

Je ne veux pas susciter d'embarras à cette nouvelle compagnie, je désire qu'elle ait à son service les hommes du plus rare talent, et je n'entends pas qu'on lui barre le chemin avec d'anciennes chartes et de vieux marchés. A mon sens, la présente loi et la loi générale des chemins de fer accordent tous les pouvoirs que l'on peut juger nécessaires à l'égard de l'établissement de voies ferrées—si je me trompe en ceci, je veux qu'on me le démontre. Je le répète donc, toutes ces vieilles autorisa-

tions n'ont plus la moindre raison d'être. Les biens ou les droits que ces anciennes compagnies ont pu acquérir, je consens volontiers, c'est bien entendu, à ce que cession en soit faite à la nouvelle compagnie; mais il importe que celle-ci soit libre d'en user à son gré.

L'Etat est déjà entré en possession d'un chemin de fer sans cependant assumer les obligations de toutes ces compagnies-là. Je serais bien aise que le ministre intérimaire de la Justice me démontrât en quoi il est nécessaire de les laisser subsister. Qu'a-t-on besoin de mettre la caisse publique à contribution, d'y puiser des sommes considérables pour acquitter des impôts sur des biens créés sous des noms fictifs—car tel est bien le cas; ce n'est pas la compagnie, en effet, mais l'Etat qui aura la propriété des entreprises, et la loi n'assujétit pas les biens de l'Etat à l'impôt—qu'a-t-on besoin, dis-je, à cette heure surtout où l'on devrait regarder à chaque dollar de dépense, prodiguer sans besoin les millions par tout le pays?

J'approuve l'idée de réunir dans une seule charte les pouvoirs accordés à ces quarante-deux compagnies différentes. Cela simplifierait les choses et si alors on posait une question, dans cette Chambre, nous n'aurions plus qu'à nous occuper d'une seule compagnie, au lieu de tenir compte des représentations de quarante compagnies, au moins. On éprouverait une difficulté extrême à se souvenir des rapports mutuels de ces compagnies et des actes qu'elles accomplissent de concert. Il n'y aurait plus qu'une seule compagnie, pour le plus grand bien de l'unité et de l'efficacité du service; je demanderais au ministre d'expliquer ce qui l'engage à croire à la nécessité de maintenir ces compagnies distinctes.

L'hon. M. MEIGHEN: Je me suis ingénié à savoir la pensée du leader de l'opposition. J'ai été frappé tout d'abord, aujourd'hui, de constater combien il était radicalement opposé à la critique présentée par l'honorable député de Maisonneuve. Ce dernier, en effet, s'est effrayé de la liberté que cet article accordait à la compagnie; son chef se plaint, d'autre part, de ce que nous n'accordons pas à la compagnie assez de liberté d'action et de ce que nous essayons de l'obliger de construire des voies ferrées en vertu d'anciennes chartes. Ces deux plaintes, bien que diamétralement opposées, sont également erronées. Nous ne cherchons aucunement à imposer des obligations à la compagnie; tout ce que nous faisons, c'est ratifier des chartes de compagnies appartenant aux chemins de fer nationaux du Canada, que ce bureau de direction exploite maintenant; il faut faire revivre ces chartes, car s'il en était autrement, on ne pourrait pas construire ces lignes, au cas où l'on désirerait l'exécution de ces travaux. Le renouvellement de ces chartes est nécessaire avant que nous ne soyons en état de recommander au Parlement d'adopter un crédit qui permettra à la compagnie de construire.

Mon honorable ami désire, en outre, l'élimination de ces compagnies séparées soit qu'on en trouve les noms dans la cédule 2, ce qui peut être le cas de quelques-unes d'entre elles, soit dans la cédule 1, à titre de compagnies constitutives, à l'origine, de tout le réseau. Je lui ai toujours affirmé — et c'est encore ce que je fais, en ce moment — que le but est de fusionner avec l'entreprise principale, les chemins de fer nationaux canadiens, chacune de ces compagnies, dès le moment qu'on aura disposé des actions en mains. On peut se débarrasser immédiatement de toutes ces compagnies sauf lorsqu'il existe des actions qui n'ont pas encore trouvé preneur sur le marché et que nous ne détenons pas, et, il va sans dire, s'il s'agit de voies ferrées américaines.

M. McKENZIE: Je ne crois pas que mon honorable et savant ami puisse réfuter si facilement mon objection. Il appartient au Gouvernement ou au ministre des Chemins de fer d'approuver les plans d'une compagnie, lorsque cette dernière dépose l'argent requis et qu'elle s'engage à construire la ligne et à trouver l'argent nécessaire à l'exécution de cet ouvrage. Autre chose est pour le Gouvernement ou pour le ministre des Chemins de fer, agissant au nom du Gouvernement, d'approuver un plan, lorsqu'il lui faut avancer l'argent et amener la responsabilité du projet dont il commence l'exécution. Ce sont là deux actes différents. Ces chartes qu'on nous demande de faire revivre ont été accordées par cette Chambre, quant à quelques-unes d'entre elles, et par des législatures provinciales, quant aux autres, pour construire des chemins de fer d'un type indiqué et dans des localités dont on a fait connaître les noms. Les compagnies intéressées ont préparé, je suppose, des plans qu'elles ont soumis au département des Chemins de fer, pour approbation, ce qui a été le cas pour quarante ou cinquante d'entre elles.

Le ministre dit qu'il a l'intention de faire exécuter certains travaux sur chacun de ces chemins de fer au cours de cette année, mais cette nouvelle compagnie que nous créons maintenant n'a nulle liberté pour décider si elle doit ou non construire ces voies ferrées, si elles doivent passer par tel

ou tel endroit non plus que l'étendue qu'elles auront ou non. Les plans sont déposés; le Gouvernement les a approuvés et les voies ferrées doivent être construites d'après eux. J'ai voulu dire au ministre que je tiens à ce que cette nouvelle compagnie, lorsqu'on lui confiera la disposition des deniers publics, puisse se prononcer en toute liberté sur l'emplacement que devront occuper les chemins dont on décrète la construction. Quand le ministre accorde une charte à cette compagnie, celle-ci n'est plus qu'une compagnie de construction, à ce point de vue, parce que ses pouvoirs sont limités par la charte qu'on lui accorde. Elle doit se restreindre aux pouvoirs mentionnés dans la charte qui autorise son travail et ce sont des pouvoirs semblables que nous faisons revivre. C'est là imposer à cette nouvelle compagnie un fardeau qu'elle n'accepterait jamais, si elle avait sa pleine liberté d'action.

Le ministre nous dit que la compagnie doit prendre à sa charge et entièrement quarante-cinq ou cinquante voies ferrées dont la construction a été promise par Mackenzie et Mann depuis un quart de siècle; nous devons fournir les fonds nécessaires, peu importe que la poursuite de ces travaux soit avantageuse ou non, en fin de compte. Nous établissons cette compagnie et nous la chargeons de construire et d'exploiter ces voies ferrées; elles devra donc agir en pleine liberté et ne tenir aucun compte des opinions et des projets de personnes étrangères qui n'ont aucune responsabilité. C'est aussi le cas de cette Chambre.

L'hon. M. MEIGHEN: Le discours de l'honorable député, s'il explique plus clairement l'attitude de celui qui l'a prononcé, est rempli de l'inconséquence de ses observations antérieures. Il prétend qu'il est question d'une nouvelle compagnie qui pour les travaux de construction ne se servira pas de ses propres deniers, mais de ceux du pays.

Par conséquent, dit-il, on ne peut pas appliquer la même règle, puis il se met en devoir de prouver que nous ne devrions pas leur imposer des conditions spéciales pour la construction des lignes en question, mais leur laisser au contraire pleine liberté. Il me semble que ce devrait être tout le contraire, et que nous devrions avoir un certain contrôle. Il ne s'agit pas d'imposer; on ne le fait pas non plus. Mais la compagnie elle-même désire que toutes les lignes comprises dans le cédule soient construites; en réalité, elle voudrait en construire d'autres. En dessus de cela, il faut que le Parlement exerce un certain contrôle sur la recommendation faite par le Gouverneur en conseil—contrôle que l'on exerce dans la sanction du budget ou dans l'étude des crédits. La compagnie désire que ces lignes soient construites, et il est à espérer que l'on puisse les entreprendre toutes. Il peut y en avoir que l'on ne pourra pas construire, mais pour plus de sûreté, il est bon de les inclure toutes dans le cas où il serait possible de les construire. La compagnie désire la construction de ces lignes parce que le public en réclame. Il demande que l'on en construise non seulement à ces endroits-là mais ailleurs; toutefois, cela est en dehors de la liste des lignes que nous pensons pouvoir faire construire par la compagnie sous la surveillance du Gouverneur en conseil et de la Chambre.

M. McKENZIE: Qu'est-ce que le ministre veut dire en nous communiquant les idées de la compagnie? Nous créons la compagnie; elle n'existe pas encore. Cette loi va faire naître un tout qui sera la compagnie.

L'hon. M. MEIGHEN: Oui.

M. McKENZIE: Quand le temps sera venu où nous aurons créé la compagnie en vertu de cette loi, le ministre, avec son esprit prévoyant et perspicace, nous dira ce que la compagnie pense.

L'hon. M. MEIGHEN: Je voulais parler du bureau de direction actuel.

M. McKENZIE: Ce n'est pas la compagnie. J'ai l'esprit aussi substile et j'ai été à l'école du ministre pendant plusieurs années; or, quand il parle d'une compagnie qui n'existe pas, je crois que nous avons le droit, surtout lorsque nous avons affaire à un homme aussi méticuleux que le ministre de l'Intérieur, de savoir ce qu'il veut dire.

M. SINCLAIR (Guysborough): Ce qu'il y a de singulier dans cette proposition, c'est que l'on nous demande de ressusciter des chartes accordées par les législatures d'Alberta et de Saskatchewan et non par le Parlement. C'est une raison de plus pour accepter la proposition de mon honorable ami de Pontiac (M. Cahill), parce que ces demandes de constitution en société n'ont jamais été présentées au Parlement. On peut douter de notre droit de remettre en vigueur une charte accordée par la législature de l'Alberta ou de la Saskatchewan et qui est prescrite. Je doute fort qu'on ait jamais fait une proposition comme celle-ci au Parlement du Canada. Le ministre ne nous a pas donné beaucoup de renseignements. Voici longtemps que nous discutons cet article, et tout ce que nous savons jusqu'ici, c'est que l'on se propose de construire quarante-deux lignes de chemins de fer. Nous

n'en connaissons ni la longueur ni le coût. Cependant, ce sont des choses essentielles. Nous savons qu'une de ces lignes a 150 milles de longueur. Nous ne connaissons pas la longueur des autres; mais si elle est en moyenne de 100 milles, cela signifie une longueur totale de 4,200 milles. Si ces lignes coûtent 70,000 piastres par mille, on arrive à une dépense de près de 300 millions. Je désire protester contre le projet de dépenser un autre 300 millions en lignes de chemins de fer dans l'ouest du Canada, avant de penser à construire des embranchements dans l'Est. C'est absurde de demander au Parlement de donner ainsi carte blanche pour dépenser 300 millions. Nous ne savons pas où ces chemins de fer sont situés, nous n'en connaissons pas la longueur; tout ce que nous savons, c'est qu'il y a quarante-deux lignes. Si le ministre ne peut nous donner plus ample information, il ne doit pas s'attendre à ce que l'article soit adopté par le comité.

L'hon. M. MEIGHEN: Je crains d'être obligé de dire à l'honorable député que ses allégations sont fausses du commencement à la fin. Tout d'abord nous ne donnons aucune autorité pour dépenser un seul dollar par cette loi.

M. BUREAU: Vous vous y préparez.

L'hon. M. MEIGHEN: On s'y prépare dans ce sens que nous ne pouvons pas faire construire, à moins que ces chartes ne soient renouvelées. Nous laissons au Parlement le droit de se prononcer plus tard en faveur de leur construction, s'il croit qu'elles sont nécessaires et que l'on doive les construire. Quelle objection peut-il y avoir à permettre au Parlement, s'il le juge à propos, de faire construire les lignes de chemin de fer qu'il croit nécessaires. L'honorable député a ensuite déclaré que nous ne savions pas ce qu'étaient ces lignes, ni où elles se trouvaient.

L'annexe nous renseigne sur tout cela. Nous ignorons le nombre de milles de chemins de fer à construire; mais nous ne demandons pas l'autorisation de construire les travaux maintenant; nous voulons seulement mettre le Parlement en mesure de prêter plus tard son concours financier pour leur construction. Cette heure une fois venue, le Parlement obtiendra tous les renseignements qui lui permettront de prendre une décision. Ce qu'il faut décider maintenant, c'est de savoir s'il faut ou non renouveler les concessions. Si l'on a quelque objection à formuler contre le renouvellement de telle ou telle concession, c'est le temps de le faire.

[M. Sinclair (Guysborough).]

J'ai une autre observation à présenter au comité. Les gouvernements provinciaux ont garanti les obligations de quelques-unes de ces lignes. En réalité, les obligations de quelques lignes ont déjà été vendues et l'argent est déposé chez le secrétaire provincial qui le versera au fur et à mesure de l'avancement des travaux. Il faut renouveler ces concessions et pousser les travaux sur ces chemins de fer, afin que l'argent qui est ainsi déposé dans ce seul but puisse être utilisé.

M. VIEN: Le ministre a-t-il la liste de ces chartes qui demeurent en suspens, en attendant la construction de ces lignes?

L'hon. M. MEIGHEN: Je pourrais, en y consacrant quelque temps, donner lecture de la liste en question. Mais quant aux autres, la nécessité du renouvellement de la concession est tout aussi évidente que dans le cas dont il s'agit. Aussi bien, n'y a-t-il pas lieu de faire pareille distinction, soit pour l'objet visé par cet article, soit pour les objets de ce bill dans son ensemble. Pareilles raisons pourraient exister pour les besoins du vote du crédit, quand le Parlement décidera si nous devons, oui ou non, construire le chemin de fer.

M. DEVLIN: Je suis bien aise d'entendre le ministre nous dire que c'est le moment de discuter tout projet de concession; car il y a quelques instants, quand mon honorable collègue (M. Mackie) a voulu discuter une certaine concession, le ministre a dit que ce n'était pas le moment de le faire, mais qu'il faudrait attendre la discussion des crédits.

L'hon. M. MEIGHEN: Pardon. J'ai dit que c'était le moment de discuter s'il fallait, oui ou non, renouveler la charte, mais que ce n'était pas l'heure de discuter la question de savoir s'il faudrait délibérer le renouvellement d'une charte applicable à quelque autre endroit.

M. DEVLIN: Si je ne me trompe, l'honorable député (M. Mackie) faisait valoir certaines objections contre une concession de chemin de fer déjà accordée et formulait sa critique, lorsque le ministre lui a dit bien catégoriquement et sans la moindre ambiguïté que l'honorable député aurait l'occasion de discuter la charte quand les crédits viendraient en délibération.

M. MACKIE (Edmonton): Ou bien qu'il pourrait se faire une nouvelle concession.

M. BUREAU: Si l'on n'y prend bien garde, on s'exposerait à construire une ligne parallèle de chemin de fer.

M. DEVLIN: Dans quelques instants, l'honorable député (M. Mackie) pourra dis-

cuter cet aspect de la question qui l'intéresse particulièrement. En attendant, je désire toucher à une ou deux questions dont l'élucidation pourrait obvier à un débat prolongé sur cet article. L'honorable député (M. Keefer) dit que nous possédons les droits de construction dont vient de parler le ministre suppléant de la Justice. D'autre part, ce dernier dit que nous ne possédons ces droits que virtuellement. Comme le ministre suppléant de la Justice est en train de nous faire part de ses lumières, je le prierais de nous dire précisément ce que le pays a acheté de la compagnie du Nord-Canadien.

Le premier ministre intérimaire, par le passé, nous a fait certaines déclarations; mais nous n'avons jamais pu comprendre et nous ne comprenons réellement pas encore quels sont les biens que le Gouvernement a acquis de la compagnie en question. Nous savons qu'il a acquis les actions ordinaires de la compagnie. Un honorable député bien au courant de la question nous dit aujourd'hui que nous possédons certaines lignes de chemins de fer et les constructions. Puis le ministre suppléant de la Justice s'écrie: "Non, nous ne possédons que virtuellement ces droits de construction." Le mot "virtuellement" m'a frappé, et à l'esprit de ceux qui ne comprennent pas bien le beau langage du ministre suppléant de la Justice, ce mot ne fait pas connaître si nous tenons ces lignes des deux mains ou d'une seule main. Si le ministre suppléant de la Justice ne sait nous éclairer, peut-être le ministre des Chemins de fer pourrait-il nous dire ce que nous possédons et ce que nous ne possédons pas. Possédons-nous tout simplement les lignes de chemins de fer mentionnées dans l'annexe de ce bill, ainsi que les chartes comprises dans la liste déposée sur le bureau? Car le ministre suppléant de la Justice n'a pas voulu qu'on déposât sur le bureau la liste des concessions et il nous donne à croire que nous les possédons, encore que, nous dit-il, nous ne les possédions que virtuellement.

Je sais que l'honorable député (M. Keefer) ne voudrait pas faire croire au comité et je sais qu'il est un des avocats les mieux renseignés de la Chambre sur ce sujet...

M. MORPHY: Je soulève une question de règlement. L'honorable député ne discute pas l'article que nous examinons maintenant.

M. DEVLIN: L'honorable député voudrait-il expliquer sa question de règlement?

M. MORPHY: Certainement. Nous nous occupons du commencement et de l'achèvement de lignes de chemin de fer comprises dans le réseau du Nord-Canadien. L'honorable député demande une liste de ce que nous possédons. Cela n'a rien à faire avec la construction des lignes de chemins de fer.

M. DEVLIN: L'honorable député ne peut pas comprendre que les mots contenus dans l'article ont un rapport immédiat avec la question que nous discutons?

M. MORPHY: Non.

M. DEVLIN: Nous avons discuté la question depuis plus d'une demi-heure, de sorte que l'honorable député doit se réveiller.

M. BUREAU: Il regarde les étoiles.

M. DEVLIN: J'espère que le ministre intérimaire de la Justice ne prendra pas de faux fuyants, mais nous donnera une réponse directe et franche—à nous qui représentons le peuple et qui voulons savoir ce pourquoi nous payons—et qu'il nous dira exactement ce que nous avons acheté. Le ministre a dit il y a quelques instants que le Gouvernement avait l'intention de construire au moins une partie des lignes énumérées dans l'annexe jointe à ce bill ou du moins qu'on ferait des travaux sur la plupart de ces lignes.

M. BUREAU: Dont le nombre s'élève à quarante-quatre.

M. DEVLIN: Je présume que les droits de construction se rapportent à au moins trente ou trente-six sur les quarante-quatre qui sont énumérées. Or, sur lesquelles de ces lignes le Gouvernement fera-t-il exécuter des travaux et quelle sera la dépense? Le ministre veut-il aussi éclairer la Chambre sur le pouvoir qu'a le Gouvernement d'entreprendre et de continuer ces travaux, alors qu'il entend créer et en réalité crée par ce bill une compagnie qui aura le contrôle absolu de la construction et de l'exploitation des lignes du Gouvernement et de toutes les lignes nécessaires pour compléter le réseau dont il est question dans ce bill? Comment procédera le Gouvernement avec cette construction? Imposera-t-il à la compagnie les lignes qu'elle doit construire? J'espère que le ministre pourra éclairer la Chambre sur ce point et alors nous pourrons faire plus de progrès dans l'étude de cet article.

L'hon. M. MEIGHEN: L'honorable député a réussi dans l'art très ingénieux d'embrouiller la question. Il demande d'abord

ce que le Gouvernement a acheté. Comme l'honorable député a voté sur la question, on pourrait croire qu'il a déjà appris ce que nous avons acheté. Nous avons acheté le capital du Nord-Canadien.

M. DEVLIN: Le capital ordinaire qui ne vaut rien.

M. BUREAU: Nous l'avons payé 10 millions.

L'hon. M. MEIGHEN: Aussitôt que cet intermède très intéressant sera fini, je continuerai ce que j'ai à dire.

M. le PRESIDENT: A la question.

L'hon. M. MEIGHEN: La propriété du capital ordinaire qui est maintenant entièrement entre les mains du gouvernement, sauf le transfert d'une partie qui est donnée en nantissement et qui n'a pas encore été payée par l'Etat signifie que celui-ci est propriétaire de tout le réseau du Nord-Canadien.

M. BUREAU: Cela veut dire la maîtrise?

M. le PRESIDENT: A la question.

L'hon. M. MEIGHEN: L'honorable député comprend déjà aussi bien que j'aurais jamais pu lui faire comprendre et il l'a compris avant de me le demander. Parmi l'actif de la compagnie dont nous possédons le capital se trouvent des droits de construction ou des chartes énumérées dans l'annexe 2. L'honorable député prétend que j'ai dit au comité que nous allions construire. Si j'ai employé le terme "nous", j'aurais mieux fait de dire "la compagnie des Chemins de fer de l'Etat", ce qu'il a dû comprendre, parce que j'ai une haute idée de son intelligence. Le Gouvernement ne construira directement aucune ligne des chemins de fer nationaux du Canada.

M. BUREAU: Seulement d'une façon indirecte.

L'hon. M. MEIGHEN: Les chemins de fer nationaux canadiens construiront leurs propres lignes; mais, comme suivant toute probabilité, il sera nécessaire d'accorder de l'aide, le Gouvernement doit exercer une certaine surveillance sur les travaux de construction qu'entreprendra la compagnie. Sur la recommendation de la compagnie, on a l'intention de comprendre dans le renouvellement des chartes toutes celles qui sont comprises dans l'annexe 2 parce qu'on espère que cette année on pourra exécuter des travaux sur les lignes de quelques-unes et que ce qu'on ne pourra pas faire cette année on le continuera l'an prochain.

[L'hon. M. Meighen.]

Voilà les explications les plus claires que je puisse donner, avec le maigre vocabulaire que je possède sur les intentions du Gouvernement à ce sujet.

M. BUREAU: C'est trop d'humilité.

L'hon. M. MEIGHEN: Quant à l'emploi du mot "virtuellement", j'ai pensé qu'en réalité il est très approprié; avec la permission des honorables membres, toutefois, je lui substituerai le mot "vertueux".

M. BUREAU: Remplacez-le par le mot "scandaleusement".

M. MACKIE (Edmonton): Le ministre consent-il à laisser l'article en suspens, afin de nous donner le temps d'étudier l'annexe 2?

L'hon. M. MEIGHEN: L'annexe sera examinée à la suite du dernier article du bill, de sorte qu'elle pourra être modifiée si c'est nécessaire.

Plusieurs DEPUTES: Adopté, adopté.

M. BUREAU: Pas du tout. Les lignes de chemin de fer que le Nord-Canadien était autorisé à construire, je le suppose, sont sous sa direction et sa propriété tout comme le gouvernement canadien est propriétaire du Nord-Canadien?

L'hon. M. MEIGHEN: Il détient les pouvoirs que lui confèrent ces chartes.

M. BUREAU: C'est donc la compagnie du 'Canadian-North-Western' qui les a constituées en compagnies?

L'hon. M. MEIGHEN: Je le suppose.

M. BUREAU: Ces voies ferrées feront-elles partie du réseau que l'on est à consolider à l'heure qu'il est puisque la compagnie du 'Canadian-North-Western' est l'une des compagnies constituantes énumérées dans l'annexe?

L'hon. M. MEIGHEN: Oui.

M. BUREAU: Ces pouvoirs de la compagnie du "Canadian-North-Western", qui détient, je le suppose, une charte fédérale et qui est constituée dans l'intérêt général du Canada sont conférés par les législatures des différentes provinces?

L'hon. M. REID: Et l'on proclame en toutes lettres que ces lignes sont au bénéfice du Canada en général.

M. BUREAU: Les législatures ne sont pas en mesure de proclamer que ces lignes sont dans l'intérêt général du Canada.

L'hon. M. MEIGHEN: Nous l'avons fait en 1914.

M. BUREAU: Toutes ces lignes de chemins de fer?

L'hon. M. REID: La charte dont parle l'honorable député est une concession provinciale; en 1914, toutefois, le Parlement a proclamé que l'entreprise était dans l'intérêt général du Canada.

M. BUREAU: A l'époque où le gouvernement fédéral était en train d'acquérir le capital de la compagnie?

L'hon. M. MEIGHEN: Certainement, à l'époque où le bill fut adopté.

M. BUREAU: Ces chartes forment partie aujourd'hui de l'avoir des chemins de fer de l'Etat.

L'hon. M. REID: Elles en font partie, cela va sans dire.

M. BUREAU: Ces pouvoirs dont nous nous prévalons en ce moment proviennent des législatures de l'Alberta et de la Saskatchewan, tandis que d'autres, je le constate par les titres, proviennent du Parlement fédéral.

En tout état de cause, monsieur le Président, l'honorable député d'Edmonton (M. Mackie) l'a fait remarquer, les noms de 44 lignes de chemin de fer sont énumérés dans cette annexe, dont un seul exemplaire a été mis entre les mains des députés; or, le ministre espère que nous allons être en mesure de discuter les différents articles du projet de loi et nous mettre en même temps au fait des détails de l'annexe; je soutiens que c'est pour ainsi dire une impossibilité.

Si le ministre désire que nous soyons aussi bien que lui au fait de tous ces détails, il ne doit pas nous refuser l'occasion de nous renseigner parfaitement à ce sujet. Nous savons tous, cela va sans dire, que le ministre intérimaire de la Justice (M. Meighen) a étudié spécialement et à fond toutes les questions ayant trait aux affaires du réseau du Nord-Canadien, mais nous n'avons pas tous eu la même chance. Je suis donc d'avis que la proposition de l'honorable député d'Edmonton (M. Mackie) est fort raisonnable; nous ne devrions pas entreprendre l'étude de cette seconde annexe avant d'avoir eu le temps de l'examiner à tête reposée.

M. le PRESIDENT: Je signalerai à l'attention de l'honorable député que la seconde annexe ne peut être adoptée à l'heure qu'il est, car en vertu des règlements parlementaires, nous devons d'abord étudier le bill article par article et il est nécessaire d'adopter la première annexe avant de nous occuper de la seconde. Le comité discute en ce moment l'article 20 et nous devons statuer sur les différents articles que renferme le bill avant d'aborder la discussion de la seconde annexe.

M. BUREAU: J'ai toujours compris, monsieur le Président, qu'une annexe attachée à un contrat en fait partie et que, du moment qu'une annexe est attachée à l'un des articles d'un projet de loi, elle fait également partie dudit article; il est donc nécessaire de les discuter en même temps, si nous voulons le faire avec intelligence. Si le règlement parlementaire décrète qu'il faut de toute nécessité que tous les articles d'un bill soient adoptés avant que nous puissions discuter une annexe attachée à l'un des articles dudit bill, ce serait une discussion très superficielle; je propose donc que nous nommions sans tarder un comité chargé de modifier le règlement.

M. le PRESIDENT: Je ne décide pas que l'annexe ne peut être discutée, mais qu'on ne saurait l'adopter sans que le projet ait été lui-même discuté et les autres articles adoptés. Voici comment s'exprime May à la page 375:

> Les articles du projet de loi sont tous examinés avant que de nouveaux articles soient proposés ou ajoutés au bill... Les annexes sont examinées après que l'assemblée a statué sur les nouveaux articles... Après examen des annexes, il en peut être présenté de nouvelles.

Bourinot dit à la page 522:

> Les annexes sont les parties du bill que l'on examine les dernières.

M. BUREAU: Ce n'est pas là ce que je conteste. Peu m'importe quand elle sera adoptée et je me soucie peu de savoir si elle le sera maintenant, demain ou lundi, mais je maintiens qu'on ne peut discuter l'article 20 sans avoir vu les chartes et sans savoir ce que nous discutons. May dit absolument ce que je voulais qu'il dise, à savoir que nous pouvons délibérer l'annexe en même temps que les autres dispositions de la loi.

M. le PRESIDENT: Ce n'est pas là ce qu'il dit. Ce qu'il dit, c'est qu'elle sera présentée après.

M. BUREAU: Nous ne voulons pas d'une adoption maintenant, mais d'un simple examen. Ce que nous discutons ce sont les divers item contenus dans la 2e annexe. Je me préparais à dire qu'elle est d'une jolie longueur, et que l'on y mentionne quarante-quatre lignes de chemin de fer. Nous n'en avons qu'une copie, et mon honorable ami d'Edmonton a demandé d'attendre pour un examen de cette dernière annexe que l'on sache exactement ce qu'elle est. Nous pouvons consentir à un renouvellement des chartes, excepté quant à certaines lignes qu'il a mentionnées. Le ministre intérimaire de la Justice a fait observer tantôt que,

si la ligne projetée ne faisait pas l'affaire du représentant d'Edmonton, ce dernier aurait à en demander une autre, et c'est là une raison pour laquelle il conviendrait d'en refuser la prolongation. Si la charte aujourd'hui ne fait pas l'affaire de ceux que la ligne est appelée à servir et qu'ils en veulent une autre à quelques milles au sud, à l'est, au nord ou à l'ouest, c'est une raison de ne pas établir une ligne parallèle et, si l'autre ligne devait être plus avantageuse, il serait préférable d'avoir une nouvelle charte et de ne pas renouveler l'ancienne. C'est là un motif de ne pas accorder avec trop de hâte des prolongations en bloc.

Nous avons bien le contrôle de ces lignes, mais nous ne les possédons pas absolument, car il y a des actions en circulation et ceux qui les détiennent ont leur mot à dire dans l'administration des affaires de ces lignes. Le ministre nous dit que les fonds ont été votés par les législatures provinciales pour ces lignes et que l'on a vendu des obligations dont le produit doit être employé à leur construction. J'avais pensé qu'une des raisons pour laquelle on avait pris possession du réseau de voies ferrées du Nord-Canadien c'était de décharger les législatures provinciales du fardeau qu'elles avaient assumé en lui accordant des avances ou de l'aide, comme aussi de payer les obligations émises et garanties par les provinces, sans oublier l'intérêt. Que le Gouvernement décide aujourd'hui de demander de l'aide aux provinces, cela me paraît...comment 'dirais-je?... peu digne.

L'hon. M. LEMIEUX: Inconvenant.

M. BUREAU: Non, je cherche un mot entre les deux. Nous disons aux provinces que nous allons leur bâtir des chemins, construire des maisons pour leurs habitants, aider à leur agriculture, leur donner de l'argent tant et plus, mais que, s'il s'agit d'une chose aussi importante que celle de chemins de fer à construire, elles devront émettre des obligations, les vendre et nous donner l'argent. Voilà qui me paraît peu logique. Laissons là cette affaire de chemins, et que les provinces fassent leur ouvrage. Quelques-uns sont dans la Saskatchewan. Il a été prêté l'année dernière à la Saskatchewan ou à l'Alberta 25 ou 30 millions, et je m'oppose sans ambage à ce que le gouvernement fédéral demande aujourd'hui de l'aide aux provinces pour des lignes que nous projetons de construire.

L'hon. M. MEIGHEN: L'indignation de l'honorable député porte encore à faux.

[M. Bureau.]

M. BUREAU: Ce n'est pas de l'indignation.

L'hon. M. MEIGHEN: Le Gouvernement n'a pas demandé et il ne pense pas à demander aux provinces qu'elles aident à la construction de lignes quelconques, non plus qu'aux chemins de fer nationaux du Canada. Dès avant notre intervention dans cette affaire, les gouvernements provinciaux avaient garanti certaines obligations; les obligations ont été vendues, l'argent est à la banque et il ne peut servir à autre chose qu'à la construction. Que faut-il faire? Le Gouvernement ne saurait par une loi employer ces fonds à quelque autre objet. La seule chose à faire est d'aller de l'avant et de construire, et c'est là notre intention.

M. MACKIE (Edmonton): Le ministre veut-il bien mentionner un seul cas où de l'argent se trouve en banque dans l'Alberta pour la construction de ce chemin de fer?

L'hon. M. MEIGHEN: Oui, la ligne d'Edmonton à Calgary et Lethbridge; et il y en a d'autres.

M. MACKIE (Edmonton): N'y en a-t-il pas pour la construction du chemin de fer d'Oliver à Saint-Paul-des-Métis? Dans ce cas, le Nord-Canadien a obtenu des deniers publics, ce qui réfute la déclaration du ministre, comportant que l'argent déposé dans une banque pour la construction d'une ligne particulière doit être exclusivement consacré à cette fin. Dans le cas de ce chemin de fer, les obligations furent garanties par la province, les deniers furent obtenus et déposés en banque, et Mackenzie et Mann s'en sont servis pour leurs propres fins. Aujourd'hui le Gouvernement vient demander un crédit destiné à la construction de cette ligne. Depuis 1909 la population de la région intéressée est privée d'un service de chemin de fer. Quelle que soit la loi, il reste acquis que Mackenzie et Mann n'ont pas toujours consacré à la construction d'une ligne les deniers déposés en banque à cette fin. Quelle est la région où passent les lignes mentionnées dans l'annexe numéro 2? Quel est le chiffre de la population intéressée ou desservie, et, en général, quels avantages représenteront les lignes qu'il y a à construire en vertu de ces quarante-quatre chartes? En me fournissant des renseignements à ce sujet, l'honorable ministre simplifierait beaucoup, pour moi, l'étude de l'annexe.

L'hon. M. MEIGHEN: C'est-à-dire que je m'imposerais le travail que j'éviterais à l'honorable député. Puisque nous ne sommes pas encore prêts à décider ce que nous

avons à faire, il n'est pas nécessaire, pour le moment, de décrire le terrain ni la population concernée par rapport à chaque ligne que nous nous proposons de construire. Quand il s'agira des capitaux à placer dans ces entreprises il y aura lieu d'aborder ces sujets-là. L'honorable député représentant une division de l'Ouest, il peut se former une assez juste idée de la situation par l'étude de l'annexe, mais les renseignements qu'il demande sont étrangers à la considération de l'article que nous sommes maintenant à étudier.

M. MACKIE (Edmonton): L'honorable ministre trouve que les membres de l'opposition ont l'entendement difficile; je leur ressemble peut-être. Cependant, il m'a semblé dire que si l'article 20 est adopté maintenant, il me sera défendu, plus tard, à l'occasion de l'étude des crédits, de demander que les chartes soient modifiées ou que le tracé d'aucune de ces lignes le soit, de sorte que, en ma qualité de député, je ne pourrai présenter un nouveau bill et devrai, par conséquent, demander à un ministre de voir aux besoins de mes commettants ou de ma province. Voici dans quelle situation je me trouve, si toutefois je ne suis pas assez obtus pour ne pouvoir la comprendre: Si je ne présente pas mes objections maintenant, à l'occasion de l'étude de l'annexe n° 1, il ne me restera plus qu'à demander une nouvelle charte, et si j'en demande une pour la construction d'une ligne qui soit parallèle à d'autres ou qui desserve un pays en partie habité ou sujet à certains désavantages sous le rapport du service de chemin de fer, le Gouvernement ne me l'accordera pas. L'honorable ministre a à ses côtés M. Ruel, qui connaît bien toutes ces lignes, attendu qu'il a déjà été l'avocat de Mackenzie et Mann. Peut-être serait-il en état de nous fournir les renseignements que nous demandons sur la nature du pays que ces lignes doivent traverser? Je me demande pourquoi le ministre lui-même n'est pas encore au fait de tout cela. Comme il ne s'agit que de quarante chartes, il devrait connaître, sur le bout de ses doigts, tout ce qui s'y rapporte.

M. EULER: Il y a de bonnes raisons pour que chacune de ces chartes subissent une revue distincte. Les particuliers n'ont pas toujours les mêmes visées que l'Etat. Ces chartes ont été accordées à la requête du Nord-Canadien, qui a voulu surtout en tirer avantage pour lui-même. Aujourd'hui, le réseau est transféré à l'Etat, dont le but principal est non pas d'enrichir des particuliers, mais d'améliorer le service public. Cela étant, chacune des quarante-deux ou quarante-quatre lignes à construire en vertu d'autant de chartes obtenues, a peut-être été destinée à passer dans les endroits où la compagnie qui la possédait trouverait le plus d'avantage pour elle-même. Le tracé a pu dépendre d'un grand nombre d'intérêts, comme par exemple de la plus-value qu'il ajouterait aux propriétés immobilières, ou d'autres considérations que je ne saurais préciser, parce que je ne m'y entends pas suffisamment. En tous cas, le tracé de ces lignes doit avoir été fait dans le but de favoriser des particuliers plutôt que le public. Ces chartes étant maintenant devenues la propriété du peuple, il s'agit de modifier la situation selon les exigences de l'intérêt public et, par conséquent, de modifier peut-être le tracé de ces lignes.

L'honorable député d'Edmonton-Est (M. Mackie) a démontré qu'il devait en être ainsi dans un certain cas, et il est possible qu'il en soit ainsi dans plusieurs autres. Si l'on ne s'en tient qu'à ce seul article pour permettre éventuellement à ces compagnies de prolonger la durée de leurs chartes, toute modification de l'emplacement aux lignes deviendra impossible à l'avenir.

Bien qu'il soit vrai, ainsi que le ministre intérimaire de la Justice (M. Meighen) l'a déclaré, que des plaintes puissent se faire entendre lorsque le ministère demande au Parlement des fonds pour l'établissement d'un chemin, aucun changement de tracé ne peut avoir lieu à ce moment-là, comme l'a dit le représentant d'Edmonton-Est. Voilà pourquoi j'affirme que, si les habitants d'une région désirent des changements dans le parcours des chemins projetés, ils devraient avoir l'occasion de se faire entendre, et que les changements devraient être faits, lorsqu'ils sont approuvés. Par conséquent, toutes ces chartes, avant d'être renouvelées, doivent être étudiées séparément, peut-être par le comité des chemins de fer, ainsi que d'autres députés l'ont donné à entendre. Je ne pense pas que nous puissions nous fier aux administrateurs actuels du réseau pour obtenir de grandes déviations, car presque la moitié d'entre eux se compose d'hommes qui avaient anciennement la haute main sur le Nord-Canadien ou qui étaient à son emploi. En tenant ce langage, je ne les critique pas; cependant, je ne suis pas d'avis que le seul fait de leur avoir enlevé l'administration d'une entreprise particulière pour leur confier celle d'une entreprise de l'Etat ait nécessairement beaucoup modifié leurs idées sur ce qui constitue des services rendus au public.

L'hon. M. MEIGHEN: Les tracés de ces chartes ont tous été approuvés par le conseil d'administration, qui est différent de l'ancien, comme le sait ou doit le savoir l'honorable député en sa qualité de membre du Parlement. Sur onze directeurs, deux seulement faisaient partie de l'ancien conseil; neuf sont de nouveaux directeurs. Les chartes ont été renouvelées au nom du ministère qui a admis avec le conseil d'administration qu'il était sage de les faire revivre. Si un député désire proposer que l'une de ces chartes ne soit pas renouvelée, il est parfaitement libre de le faire.

M. EULER: Les habitants des régions intéressées ne pourraient-ils pas désirer avoir leur mot à dire relativement au tracé des différentes voies? Si nous adoptons maintenant cet article, ils n'auront pas l'occasion de se faire entendre. Si le comité des chemins de fer, ou un autre comité parlementaire, doit examiner séparément chaque charte, ces gens-là pourront nous faire connaître leur avis à ce sujet. En somme, nationaliser signifie servir le public. La déclaration du ministre qu'il n'y a que deux anciens membres dans le conseil d'administration des chemins de fer de l'Etat peut être vraie dans un sens; mais, je viens de scruter la liste des membres du nouveau conseil, et il s'y trouve au moins dix personnes qui, si elles ne faisaient pas partie de l'ancien conseil d'administration du Nord-Canadien, étaient au moins à l'emploi de la compagnie.

L'hon. M. LEMIEUX: Le défi porté par le ministre intérimaire de la Justice (M. Meighen) prouve seulement que l'annexe ajoutée au bill n'est qu'un piège politique, vil et mesquin. Cette cédule me remet en mémoire celles des subventions aux chemins de fer qui, à la veille d'une élection générale, sont d'ordinaire inscrites dans le budget, bien que plusieurs de ces chemins de fer n'existent que de nom. Quel est celui qui croit vraiment que l'Etat aura un jour des fonds disponibles pour parachever le réseau du Nord-Canadien en construisant ces quarante-quatre voies ferrées? Les affaires publiques seraient entre les mains d'un séquestre, si l'on tentait de tenir cette promesse mirobolante qui, je le remarque, est surtout faite aux circonscriptions de l'Ouest. En scrutant la liste de ces chemins de fer imaginaires, je m'apperçois que l'annexe publiée ne comprend que des projets de voies ferrées pour l'Ouest. Il n'y a rien pour l'Est, rien pour la province de Québec. On n'a pas besoin de l'appui de cette province, il va sans dire, cependant, son crédit est des meilleurs, tandis que quelques-unes des provinces occidentales se trouvaient sur le seuil de la banqueroute à cause des garanties qu'elles avaient données à Mackenzie et Mann. Cela explique pourquoi, à la veille de la dernière élection générale, nous avons vu tant de ces premiers ministres dans l'indécision. On leur avait promis, ma foi, que le Gouvernement fédéral prendrait à son compte les garanties données par leurs provinces, s'ils appuyaient le Gouvernement unioniste. De fait, aucun premier ministre provincial n'est venu à Ottawa à cette époque mémorable sans être accueilli à la gare par les rusés compères qui étaient les arbitres du sort du ministère unioniste.

Le Gouvernement, je le répète, assume une très grave responsabilité, en faisant croire aux habitants du pays et aux gens d'ailleurs que ces quarante-quatre lignes de voies ferrées seront un jour ajoutées au réseau du Nord-Canadien. Ces messieurs ont-ils jamais songé au crédit du Canada, non seulement auprès de sa population, mais aux yeux de l'étranger? Notre pays doit des millions de dollars dans le Royaume-Uni ainsi qu'à New-York.

Lorsque les banquiers anglais ou américains acceptent nos valeurs, ils tiennent compte de nos obligations. Par cette ruse politique, car ce n'est pas autre chose, le ministère, je le déclare, affaiblit le crédit national.

Il inscrit à l'annexe quarante-quatre autres lignes de chemin de fer dont l'établissement dépendra des circonstances...

L'hon. M. REID: Ce n'est pas exact.

L'hon. M. MEIGHEN: C'est à la demande de l'honorable député lui-même que l'on a ajouté ces lignes aux autres. Le joueur de tours, le voilà!

L'hon. M. LEMIEUX: Mon honorable ami propose à la Chambre l'adoption d'un article de couverture qui est ainsi conçu:

Les délais pour le commencement et l'achèvement de la construction des lignes de chemin de fer que chacune des compagnies comprises dans le réseau du Nord-Canadien a été autorisée à construire, qui n'étaient pas expirés au commencement de la guerre, en août mil neut cent quatorze, sont par les présentes prorogés de deux ans et cinq ans respectivement après l'adoption de la présente loi.

C'est pour faire savoir au pays que le Gouvernement ou le conseil se proposaient de compléter le réseau par la construction de ces voies secondaires qui, au début, faisaient partie du réseau du Nord-Canadien. En justice pour les contribuables canadiens et pour les créanciers du pays, on devrait, je le déclare, nous dire quels sont les chemins de fer qu'on a l'intention d'établir.

L'hon. M. MEIGHEN: L'honorable député cherche à faire croire au comité que l'on va faire voter cette année les sommes nécessaires à la construction de toutes ces voies ferrées.

L'hon. M. LEMIEUX: Non pas.

L'hon. M. MEIGHEN: Nous nous bornons à proposer le renouvellement des autorisations afin que le Parlement soit en mesure d'ouvrir des crédits pour les chemins de fer dont l'établissement sera jugé nécessaire.

M. BUREAU: Le ministre n'a-t-il pas déclaré que l'on entreprendra la construction de toutes les lignes, sauf trois ou quatre?

L'hon. M. MEIGHEN: Notre intention est de prier le Parlement d'ouvrir un crédit afin que l'on puisse exécuter des travaux sur la plupart de ces lignes de chemins de fer et, si c'est possible, sur chacune d'elles et dans la mesure où on pourra le faire. Mais c'est là chose dont le Parlement sera saisi plus tard. L'honorable député induisait le comité en erreur quand il cherchait à lui faire croire qu'en renouvelant les autorisations mentionnées en l'annexe—et ce renouvellement est nécessaire, on le sait—le Parlement s'engagerait à faire construire en entier toutes les voies ferrées dont il s'agit là.

M. BUREAU: A quoi serviront les sommes ainsi votées, si ce n'est à la construction?

L'hon. M. MEIGHEN: Aux objets pour lesquels on les aura demandées.

M. BUREAU: Pour quels objets vous ferez-vous ouvrir des crédits?

L'hon. M. MEIGHEN: Pour l'exécution de travaux sur ces lignes. Voici treize fois que je le répète à l'honorable député.

L'hon. M. BUREAU: Cela ne signifie-t-il pas construction?

L'hon. M. MEIGHEN: Cela ne signifie ni la construction de toutes les lignes, ni la construction entière de l'une d'elles.

M. BUREAU: Le ministre cherche à jouer sur les mots. Qu'on le dise donc franchement: c'est de travaux de construction et non d'autre chose qu'il s'agit là.

L'hon. M. LEMIEUX: Nous nous accordons, le ministre et moi, à attribuer la même signification à l'annexe et à l'article même. On s'en fait un moyen pour prévenir la nation que plus tard, à certain moment, le Gouvernement pourra charger le conseil d'administration de construire n'importe laquelle de ces lignes de chemin de fer. C'est contre cela que je m'élève. Le pays, je l'affirme, n'est pas en humeur, il n'a pas les moyens de s'offrir le luxe de toutes ces voies ferrées dont on lui annonce l'établissement. Mettre cette annexe sous les yeux du public c'est faire une entreprise criminelle contre le crédit du Canada, c'est ajouter au fardeau de nos obligations.

Il me semble—si le terme que je vais employer n'est pas parlementaire, je le retirerai—il me semble, dis-je, que le Gouvernement se propose d'agir comme un matelot pris de boisson. Non, je ne veux pas me servir d'une telle expression: je la retire. A quoi il engage le pays, c'est ce dont mon honorable ami ne paraît pas se rendre compte. Certes, je trouve à redire à la nationalisation du Nord-Canadien, mais elle était devenue nécessaire; c'était une nécessité, et depuis cinq ou six ans le Gouvernement contribuait à la rendre plus impérieuse. Fasse le Ciel que le pays n'ait pas trop à souffrir de cette affreuse nécessité! Mais quand je songe qu'après avoir assumé un fardeau si écrasant avec toutes les obligations qu'il entraîne à sa suite, le pays se verra peut-être obligé, quand viendra une élection générale, de faire face aux dépenses que comporte l'annexe du projet de loi—non, vraiment, je m'y perds!

Autre point. Par l'adoption de l'annexe et le renouvellement en bloc des autorisations, n'empêchera-t-on pas les compagnies privées et les provinces d'établir des voies ferrées dans le même territoire, sinon tout à fait suivant les mêmes tracés? Ces autorisations, on les laissait dormir depuis vingt ans; elles n'existaient, si je puis dire, que sur le papier. Mackenzie et Mann ne les ont gardées que pour leurs fins personnelles, sans jamais s'en prévaloir pour la construction d'un seul mille de voie ferrée. Voici maintenant qu'on va les renouveler en bloc, ce qui fera obstacle aux compagnies privées, aux esprits entreprenants qui pourraient avoir le désir de construire ces chemins de fer.

M. CLARK (Red-Deer): J'aimerais dire un mot ou deux sur quelques points que vient de traiter mon honorable ami de Maisonneuve (M. Lemieux). Après avoir longtemps coopéré avec lui en matières politiques et m'être formé de sa largeur d'esprit une opinion hautement favorable, je dois avouer ma surprise de l'entendre prononcer ce que je dois appeler un discours pessimiste et réactionnaire. Je ne sais pas

quelles frequentations mon honorable ami a eues dernièrement. Ses vues sur les choses canadiennes et la possibilité de développement qu'offre le Canada semblent absolument préjugées. Quand lui est-il venu à l'esprit que la construction des chemins de fer en Canada était destinée à devenir si peu profitable? Les deux premières élections générales où je participai en ce pays étaient faites sur la question du développement des voies ferrées en Canada et avaient pour but d'obtenir de l'appui au grand projet du réseau National.

Mon honorable ami était un jeune Canadien enthousiaste et optimiste. Nouvellement importé au pays, je partageai son enthousiasme et crus aux possibilités canadiennes. J'ai donc été surpris de l'entendre tenir ce langage cet après-midi. Je fus porté à me demander quelle compagnie mon honorable ami avait dû rencontrer. Est-ce le néo-libéralisme que l'on nous expose aujourd'hui? Je crois pouvoir deviner un semblant de réponse à cette question dans l'observation que fit mon honorable ami en prenant son siège. Il n'était pas très enthousiaste sur le compte des chemins de fer nationaux canadiens, dois-je observer. Il nous en donne la raison; il nous apprend en prenant son siège que cette entreprise nationale, cette tentative d'obtenir un grand réseau dans un grand pays, de construire en Canada, et par des Canadiens, un chemin de fer national canadien, pourrait nuire aux intérêts de certaine corporation privée. Il en a mentionné le nom; c'est le Pacifique-Canadien. Libéral de l'Ouest qui n'ai pas d'un seul point démordu de mon libéralisme, qui ai conservé envers le Canada le même espoir des années 1904 et 1908, je tiens à dire à mon honorable ami que s'il veut prendre cette attitude de donner plus d'importance aux intérêts du Pacifique-Canadien qu'à ceux du Canada, mon libéralisme diffère alors du sien: cette façon pessimiste d'envisager la construction des chemins de fer au pays n'est pas chose entièrement nouvelle de la part des Canadiens. Quand l'entreprise qui donna le Pacifique-Canadien fut pour la première fois lancée en Canada, il se trouva des pessimistes, avec qui, je suppose, j'avais, comme mon honorable ami, une sorte de lien de tradition. Ces pessimistes prophétisèrent, je crois, que l'herbe pousserait entre les rails du Pacifique-Canadien, que ce ne serait jamais une entreprise réussie. Mon honorable ami sait combien ces pessimistes avaient tort à leur époque: Je m'étonne qu'il ne lui vienne pas à l'idée qu'il pourrait lui aussi avoir tort, si large et si intime est sa connaissance de l'évolution du Canada et de ces problèmes.

Il demande ce que les contribuables du pays vont dire de cette insertion de chartes dans une cédule et de cette anticipation de l'avenir. Car c'est là l'objet de ces chartes. Je demande à mon honorable ami de considérer qu'il n'y aura qu'un moyen de payer les impôts, de construire le Canada, de faire de celui-ci la grande nation que nous espérons: c'est d'appliquer au développement du pays le même esprit qui vient de nous porter, petite nation, à faire notre part dans cette guerre. Je veux l'assurer que l'esprit qui stimula les gens de l'Ouest dans la guerre les stimule aussi à croire dans les espérances canadiennes immédiates. Nous avons confiance dans le Canada et dans ses possibilités de développement. Un seul moyen existe de construire cette nation, comme de solder les impôts, c'est la pratique des affaires. Il y a deux ans nous avions récolté dans notre contrée de l'Ouest un excédent de 300,000,000 de boisseaux de blé. Le pays consomme 60,000,000 de boisseaux annuellement. L'Ouest pourrait avec la même facilité produire un milliard de boisseaux de blé s'il existait des chemins de fer pour les transporter et, à l'aide d'autres sages procédés, des marchés pour les écouler. Nous nous proposons de développer cette entreprise, et le Canada dans cette direction. Nous sommes sûrs de voir d'autres entreprises commerciales de tous genres croître dans la même proportion; et nous nous attendons que nos chemins de fer suivent le pas. L'Ouest, quant à lui, est reconnaissant envers le Gouvernement de sa sincère tentative de nationaliser un grand réseau de chemins de fer: il lui accordera un vote solide sur cette proposition. Que mon honorable ami n'entretienne pas de doutes là-dessus.

Un dernier point. Je veux soulager la tête de mon honorable ami des toiles d'araignées qu'eussent pu y déposer les récentes mauvaises fréquentations dont j'ai parlé, (ces intérêts privés dont il s'occupe tant). Nous avons, dans l'Ouest canadien, une magnifique superficie arable de 300,000,000 d'acres.

Monsieur l'Orateur, je suis un de ceux qui n'ont jamais partagé l'opinion que les entreprises de chemins de fer de l'ancien Gouvernement, n'étaient pas justifiées par les chances de développement du Canada. Je suis un Canadien optimiste, et j'espère

le demeurer jusqu'à la fin de mes jours. Il n'y a pas de pessimisme qui puisse s'emparer de moi, tant que je respirerai l'air pur du Canada et tant que je partagerai les idées réconfortantes des provinces de l'Ouest. Nous avons, comme je l'ai dit, 300,000,000 d'acres de magnifique terre arable. Nous n'en avons mis jusqu'ici en culture que 25,000,000, pas plus. En même temps que se développaient les autres parties du Canada, le résultat a été, en ce qui concerne seulement les entreprises de chemins de fer, que l'on a construit ce Pacifique-Canadien dont mon honorable ami est maintenant si désireux de défendre les intérêts et au sujet duquel d'autres Canadiens étaient si pessimistes; ce chemin de fer est devenu plus riche qu'un avare ne pourrait le rêver. Si l'on aide les autres chemins de fer avec la même foi, la même énergie et la même confiance dans l'avenir du pays, les chances de développement deviennent un simple calcul mathématique. Si nous avons réussi à construire un réseau en développant 25,000,000 d'acres de terrain dans ces provinces de l'Ouest, il est facile de prévoir quelle sera la position des chemins de fer du Canada quand nous aurons développé, je dirai 100,000,000 d'acres. Et nous en aurons encore 200,000,000 que pourra développer la génération future.

Voilà les sentiments qui animent les habitants de l'ouest du Canada. C'est comme cela qu'ils croient en leur pays, et je dois dire au Gouvernement et à mon honorable ami qu'il n'y a pas de pessimistes parmi nos gens là-bas. Ils ont confiance en l'avenir de leur pays et croient que la meilleure manière de développer ses ressources est d'appuyer le projet de développer ce chemin de fer national.

Je répète que le discours de mon honorable ami m'a profondément surpris. Il prend maintenant une attitude différente de celle qu'il prenait il y a quelques années seulement sur la question de développement des voies ferrées. A part de l'explication qu'il a donnée aujourd'hui, je ne peux pas comprendre ce qui a pu produire la transformation d'un jeune Canadien très optimiste en un autre personnage parlant de ruine désastreuse de la façon la plus pessimiste et la plus déprimante. Je lui conseille de retrouver ses anciennes idées et de devenir un Canadien enthousiaste.

M. McKENZIE: Je ne vois pas très bien, monsieur l'Orateur, quel rapport l'éloquent discours de l'honorable député (M. Clark) peut avoir avec la motion que nous discutons.

M. BUREAU: Il faut qu'il flatte le Gouvernement.

M. McKENZIE: Pas plus tard qu'il y a deux jours, l'honorable député a fait un discours dans lequel, il a, d'une façon très solennelle, mis le Gouvernement en garde contre toute dépense exagérée, en raison de l'énorme dette sous le poids de laquelle les Canadiens gémissent aujourd'hui. Il a dit que s'il avait un conseil à donner, et si ses paroles étaient écoutées, ce serait d'avertir le Gouvernement d'agir avec prudence et avec soin pour ne pas dépenser un sou des fonds publics autrement que pour ce qui était absolument nécessaire à l'administration la plus économiques des affaires publiques.

M. CLARK (Red-Deer): Précisément.

M. McKENZIE: Aujourd'hui, l'honorable député apparaît dans un nouveau rôle: Saul de Tarse est devenu l'apôtre Paul. L'honorable député adresse des reproches à l'honorable député de Maisonneuve (M. Lemieux), parce qu'il donne les mêmes avertissements qu'il donnait lui-même, il y a deux jours, avec toute sa sage expérience. Si l'honorable député veut jeter un coup d'œil en arrière, il se rappellera l'incident auquel je fais allusion. Il n'avait alors aucun motif de faire ces remarques, si ce n'est qu'il voulait soulager son esprit de ce fardeau qui l'oppressait; il voulait pouvoir dire à ce Gouvernement ou à n'importe quel autre gouvernement que si la banqueroute arrivait, si le crédit du Canada venait à être ruiné, si nos valeurs devaient baisser au-dessous du pair, il avait du moins mis le pays en garde.

M. CLARK (Red-Deer): Je suis persuadé que mon honorable ami ne désire pas me représenter sous de fausses couleurs. Il ne devrait pas m'attribuer les expressions "banqueroute" ou "baisse en dessous du pair", car je n'ai jamais prononcée ces paroles. Je parlais d'économie pour ce qui a trait aux dépenses qui ne sont pas essentielles, et je voudrais faire remarquer à mon honorable ami que si l'on économise sur les dépenses inutiles, on aura d'autant plus de fonds disponibles à consacrer aux dépenses nécessaires.

M. McKENZIE: La position de l'honorable député se résume à ceci:

Son éducation financière lui permet de saisir d'emblée le chiffre de la dépense qu'entraîne la majoration du traitement d'un sous-ministre, et cela le fait bondir de son siège pour protester; mais s'agit-il d'une grosse dépense, le voilà absolument

dérouté, désemparé; il tombe dans les flots et le courant l'emporte à la dérive. Voilà la seule explication possible de l'attitude de l'honorable député.

Ici-bas, il faut être fidèle dans les petites choses comme dans les grandes, si nous voulons posséder la joie qui nous attend ou que nous espérons dans l'autre vie. Inutile de souffler le froid et le chaud; c'est en vain qu'on voudrait prôner les petites économies et se lancer dans la prodigalité, quand il s'agit de grosses entreprises. Ce n'est pas ainsi qu'il faut procéder. L'honorable député (M. Clark), j'en suis convaincu, verrait avec regret ses collègues ne pas bénéficier des leçons de l'expérience; il se garderait bien, j'en suis sûr, de les blâmer, de mettre à profit ses conseils.

Aujourd'hui, il y a entre les mains du séquestre, 3,000 ou 4,000 milles de chemins de fer dans cette magnifique contrée de l'Ouest que nous admirons tous, ce beau pays au progrès et à l'avenir duquel l'honorable député s'intéresse si vivement. De l'avis du Parlement, cette mise sous séquestre était tellement nécessaire, et le besoin d'expédition était si pressant, vu la gravité de la crise, qu'il n'a pas voulu suivre la marche ordinaire en pareille circonstance, mais il s'est empressé de saisir le réseau, avant qu'il sombrât au fond de l'abime.

M. BUREAU: Et cela par décret du conseil.

M. McKENZIE: Oui, au moyen d'un décret du conseil, absolument irrégulier; et maintenant ce réseau est entre les mains d'un séquestre qui siège ici même aujourd'hui. Est-il rien de plus décourageant que de voir pareille entreprise acculée à la hideuse banqueroute, à la faillite et entre les mains du séquestre? Voilà la condition d'un vaste réseau construit dans l'Ouest. Je le demande à mon honorable ami (M. Clark) qui est un des gardiens de la caisse publique: n'est-il pas d'avis qu'il faille user d'un peu de prudence avant de se lancer dans une dépense de milliards dans ce territoire même où a été construit cet infortuné réseau et dont l'exploitation a abouti à ce malheureux résultat, la mise sous séquestre? Supposons un instant que mon honorable collègue soit un capitaliste anglais et qu'un homme de l'Ouest vienne lui demander de prêter son appui à un chemin de fer comme celui qui fait l'objet de la discussion: mon honorable collègue ne dirait-il pas à cet homme: "Ne venez-vous pas de ce même pays où l'on a déjà construit un vaste réseau de chemins de fer, et voilà qu'aujourd'hui il est entre les mains d'un séquestre, parce que son exploitation n'a pas été lucrative, et le gouvernement canadien n'est-il pas obligé de faire le rachat de ce réseau, grevé qu'il est d'une dette de 373 millions et réduit à la banqueroute?"

Ne sont-ce pas là des leçons que le ministre des Finances devrait prendre à cœur? Ne sont-ce pas là des questions que les contribuables et nous-mêmes devrions étudier? Et quand nous affirmions ici...

M. MORPHY: Mon honorable collègue a-t-il étudié ces questions avant l'exécution des dépenses consacrées à ce réseau, et n'a-t-il pas approuvé, par son vote, cet engagement de dépense dont le pays est grevé?

M. McKENZIE: Il y a toute la différence du monde entre la situation à cette époque et celle d'aujourd'hui. Mon excellent collègue (M. Clark) à qui je fais la réplique, dit que cette dépense était parfaitement légitime et autorisée à l'époque en question. Anglais conservateur—et je prends ce mot au sens de prudent et soigneux—ce n'est que récemment qu'il est devenu conservateur en politique. Mon honorable ami était alors dans le courant; il était partisan enthousiaste de la construction de ce réseau, et sous notre administration, tout marcha parfaitement; mais quand il tomba aux mains des députés de la droite qui ne surent pas l'administrer, ce fut une débâcle, et telle est la situation actuelle.

M. BUREAU: Ils lui ont donné le coup de grâce.

M. McKENZIE: Voilà la cause de la déconfiture, c'est la raison d'être de cette ruine. Confier de l'argent et des biens à des hommes avertis qui savent en faire une gestion lucrative, c'est parfaitement légitime. Malheureusement, le chemin de fer tomba aux mains d'administrateurs imprudents et inexpérimentés. Si l'honorable député (M. Morphy) tient à savoir la différence entre la construction de chemins de fer, sous le régime Laurier et aujourd'hui, c'est que sous notre régime, l'administration des chemins de fer était confiée à des hommes possédant la compétence et les capacités voulues, et aujourd'hui, c'est le régime de l'incompétence et de l'imprudence. Voilà la différence.

M. CLARK (Red-Deer): Naturellement, ces quarante lignes de chemins de fer marcheraient parfaitement, si mon honorable ami était premier ministre. (Exclamations sur quelques bancs.)

M. McKENZIE: On a vu commettre le péché impardonnable et l'on a vu aussi un homme dépasser l'habileté d'un docteur. Ce sont les hommes qui sont chargés, aujourd'hui, de diriger les affaires publiques qui ont amené ce pays dans un état de santé tel qu'il serait difficile aux hommes les plus compétents de ramener cette santé à son état naturel régulier et à sa pulsation normale.

L'honorable député ne me déconcertera pas en faisant une allusion railleuse à ce qui pourrait arriver si j'étais premier ministre. Je ne serai peut-être jamais premier ministre, mais je le serai avant que l'honorable député le soit jamais.

M. CLARK (Red-Deer): Je tiens à donner l'assurance à mon honorable ami que si j'ai paru railler, c'était loin de mes pensées.

M. BUREAU: Mais c'était sur votre visage.

M. CLARK (Red-Deer): Mais si cela doit faire disparaître son impression que j'ai raillé, je puis dire très sincèrement qu'il est de beaucoup le plus convenable pour faire un premier ministre que je puisse voir quand je regarde de son côté dans la Chambre.

M. BUREAU: C'est ce que nous disons tous.

M. CLARK (Red-Deer): Quant à sa prophétie qu'il sera premier ministre avant moi, je ne peux que me reporter au dicton de la célèbre madame Malaprop, en le citant, toutefois, en bon anglais, que les comparaisons sont odieuses.

M. BUREAU: A l'homme qui les fait.

M. McKENZIE: Si l'honorable député se rend compte de l'odieux, il ferait mieux de quitter le côté de la Chambre où il siège. Nous avons montré clairement que nous sommes à une période dans l'histoire financière de ce pays où il convient à tout homme, particulièrement à ceux qui occupent des positions de responsabilité, d'être prudents. Et si, d'être circonspect, de faire entendre une note d'avertissement à ceux qui ont le contrôle des dépenses de ce pays, cela mérite d'être traité de pessimiste, ou d'être considéré comme un homme qui n'a pas confiance dans son pays, alors, nous essayons d'enseigner à la Chambre la doctrine qu'aucun homme ne doit oser parler à cœur ouvert et que toute cette discussion doit être regardée, du commencement à la fin, comme un continuel camouflage, jusqu'à ce qu'enfin le peuple arrive à croire que nous ne comprenons pas ce dont nous parlons. L'honorable député (M. Clark) a voulu accoler à mon honorable ami de Maisonneuve (M. Lemieux) l'insinuation qu'il était favorable au Pacifique-Canadien, qu'il était un homme des grandes corporations, un homme qui essayait de priver la population de l'Ouest de ses droits en faveur de quelque corporation.

M. BUREAU: C'est honteux.

M. McKENZIE: Je suis surpris qu'un homme qui est habituellement si juste ait pu être transformé si rapidement en un partisan des petits moyens de la politique tory.

M. BUREAU: Demandez-lui quelle compagnie il suit.

M. VIEN: Une mauvaise compagnie.

M. McKENZIE: Quant à trouver à redire et à faire preuve de pessimisme au sujet de la construction des chemins de fer, si c'est du pessimisme, je crois que mon honorable ami de Red-Deer sera très satisfait de la compagnie du "Montreal Star", par exemple, et peut-être que lord Atholstan est bien qualifié pour communiquer et communier avec lui.

M. BUREAU: Très bien! très bien!

M. McKENZIE: Ce journal est arrivé à acquérir une situation assez élevée dans ce pays pour être lu par la plus grande partie des conservateurs et ses lecteurs sont considérés comme de bons et solides Canadiens. Permettez-moi de lire à l'honorable député ce que disait ce journal à propos de la question même que nous discutons, à la date du 19 avril 1919:

> Le rapport annuel du département canadien des chemins de fer de 1918 est un document qui est d'un à-propos saisissant. Nous le recommandons sérieusement à ces apôtres qui prêchent la nationalisation comme une panacée aux maux actuels.
>
> Le Canada a exploité l'an dernier un peu plus de 4,000 milles de chemin de fer—4,073·76 milles pour être exact.
>
> Le coût réel de l'exploitation—sans tenir compte d'aucune dépense qui pourrait être portée aux frais de premier établissement, ni d'intérêt pour l'argent placé dans les chemins de fer, comme devrait le faire une compagnie—a dépassé les recettes de plus de 6 millions de dollars—$6,159,503.58.
>
> En sus du coût de l'exploitation, le Gouvernement a dépensé $34,699,416.96, qui sont portés aux frais de premier établissement—en somme, un camouflage financier. Il faudra payer un jour cette somme à même les deniers publics. De sorte que ces lignes de chemins de fer nationalisés ont coûté l'an dernier au public 40 millions de plus qu'elles n'ont gagné.
>
> Dans ce montant, on ne tient pas compte du coût de l'intérêt annuel que le public paie sur l'argent engagé dans ces chemins de fer. Lais-

sant de côté le compte de l'an dernier porté aux frais de premier établissement, ce placement s'élève maintenant au total énorme de $378,-661,442. En calculant l'intérêt à 5 p. 100, cela fait une dépense annuelle d'environ 19 millions. En ajoutant cette somme au déficit de l'an dernier et à la dépense des frais de premier établissement, le malheureux contribuable s'apercevra que ce petit jouet lui a coûté, en 1918, 60 millions de plus qu'il n'en a retiré.

Il peut être intéressant pour les gens d'affaires de constater que le déficit réel de l'exploitation du Transcontinental-National a contribué pour plus de 3 millions, l'Intercolonial plus de 2 millions et quart, et le chemin de fer de l'île du Prince-Edouard presque un demi-million et l'International environ un quart de million. Ils ont tous fait leur petite part.

Voici un intéressant problème d'arithmétique à résoudre:

En 1918, le Gouvernement était propriétaire de 4,073 milles de voies ferrées. Depuis cette date, les contribuables canadiens ont dû acquérir le Nord-Canadien, long de 9,433 milles, et le Grand-Tronc-Pacifique, de 2,788 milles. A l'heure qu'il est, les politiciens cherchent à mettre la main sur l'ancien réseau du Grand-Tronc, soit une nouvelle acquisition de 4,785 milles de voies ferrées.

Or, s'il en coûte 60 millions à l'Etat pour exploiter 4,000 milles de chemin de fer, combien coûtera l'exploitation de 21,000 milles?

Voilà l'opinion d'un journal dont le rédacteur est un bon conservateur et au courant de la situation financière du pays.

L'hon. M. MEIGHEN: Est-ce que l'honorable député partage lui-même cette opinion?

M. McKENZIE: J'ai employé le mot "opinion". Nous sommes moins en présence d'une opinion que d'un exposé de faits. Les commentaires du journal n'ont pas d'importance; les chiffres qu'il cite parlent par eux-mêmes de la façon la plus éloquente, et il est impossible de les récuser, puisqu'ils ont été puisés dans les rapports des différents départements du service public.

J'éprouve toujours un véritable plaisir à voir mon honorable ami (M. Clark) prendre la parole ici et à écouter ses observations; je suis d'avis, toutefois, qu'il ne doit pas trouver à redire si quelqu'un conseille la prudence au Gouvernement en considération du fait qu'aux débuts de la présente session le ministre des Travaux publics—et la construction des chemins de fer peut être considérée comme une entreprise publique—a déclaré que nous sommes en face d'un découvert de 100 millions, cette année, et qu'il ne sait de quel côté se tourner afin d'obtenir des fonds. (Très bien, très bien.)

Tous ceux qui ont quelque chose à faire avec les finances du pays affirment qu'il ne sait plus à quels saints se vouer pour se procurer de l'argent. A l'heure qu'il est, nous avons une dette de deux billions de dollars. N'est-il pas temps de s'arrêter au lieu de nous lancer dans ces grandes dépenses, et de développer notre pays en procédant suivant nos moyens? Voilà ce que le peuple canadien attend de nous, et il n'y a pas un homme, soit dans l'Ouest ou ailleurs qui prétendra qu'il faille conduire le pays à la banqueroute pour construire des voies ferrées. Dans ma province, qui fut ouverte à la colonisation il y a plus de deux siècles, il existe encore, à l'heure qu'il est, des régions éloignées de 110 milles de toute voie ferrée. Je ne crie pas haro sur le Gouvernement pour cela. Je me rends compte qu'il nous faut attendre que le Canada soit en meilleure situation financière. Voilà une raison à faire valoir auprès des citoyens raisonnables de l'Ouest pour les convaincre de retarder la construction des voies ferrées.

Nous ne permettrons à personne, si éloquent soit-il, de dire à la population de l'Ouest, qu'il y a des hommes dans les rangs de l'opposition qui refusent de leur donner les communications par voies ferrées qu'elle réclame. Les chemins de fer que l'Ouest possède à l'heure qu'il est, nous les leur avons donnés, et ces entreprises seraient en meilleure posture aujourd'hui, si le parti libéral était resté aux affaires. (Très bien, très bien.) Mais ces entreprises sont tombées en mauvaises mains et ont péréclité.

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

Reprise de la séance.

2e LECTURE

De deux projets de loi d'intérêt privé:

Le 1er (bill n° 72), déposé par M. Tweedie, tendant à autoriser la compagnie du chemin de fer d'Athabaska à Grande-Prairie;

Le 2e (bill n° 73), déposé par M. Hocken, concernant la compagnie d'assurance sur la vie 'Empire'.

REPRISE DE LA DISCUSSION SUR LE PROJET DE LOI TENDANT A AUTORISER LA COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER NATIONAL CANADIEN.

La Chambre reprend la discussion en comité général sur le projet de loi (bill n° 70), ayant pour objet de constituer en société la compagnie du chemin de fer national canadien, et concernant les chemins de fer nationaux du Canada.

L'hon. sir THOMAS WHITE (ministre des Finances): Je crois de mon devoir de faire quelques observations, vu la tournure prise par le débat, et à cause surtout des

remarques de l'honorable chef de l'opposition (M. McKenzie) sur la politique générale du Gouvernement concernant les finances et les chemins de fer du pays.

Au cours des trois derniers jours en comité général, et pendant quelques jours auparavant lors du dépôt de la résolution sur laquelle s'appuie le projet de loi, nous avons discuté ostensiblement l'organisme corporatif par le canal duquel le Gouvernement fédéral administrera le réseau de chemin de fer dont nous avons acquis la possession. Cet après-midi, toutefois—je savais en voyant la tournure de la discussion que nous atteindrions cette étape—la question véritable qui divise les deux partis politiques relativement à cette mesure nous a été révélée. La véritable question, ce n'est pas le projet, quelle que soit l'importance des dispositions qu'il renferme. Le véritable problème qu'il s'agit de résoudre en ce moment, c'est de savoir si la nationalisation doit avoir une chance de réussir en Canada ou si elle doit sortir de cette enceinte entravée, mutilée et déformée.

De quoi s'agit-il?

Un bill instituant une compagnie dont le Canada doit être, par l'intermédiaire du gouvernement fédéral, le seul propriétaire et actionnaire. Il y a dans ce bill nombre de dispositions importantes, qui méritent d'être discutées à fond, mais il n'est pas exagéré de dire que l'on a perdu des heures à l'examen d'articles qui se trouvent déjà dans les lois générales relatives aux chemins de fer ou aux compagnies et qui, dans le cas de la charte d'une compagnie privée, n'auraient pas retenu une minute l'attention des membres de la gauche. Qui d'entre nous se souvient d'avoir entendu discuter avec autant de vigueur d'insignifiantes dispositions relatives aux directeurs provisoires, à la constitutions de comités exécutifs, ou autres affaires de cette sorte? Ce n'est toujours pas moi, bien que j'aie été membre de cette Chambre depuis huit ans. Comment expliquer la présente attitude de nos adversaires à l'égard de cette mesure, comparée à celle qu'ils prennent quand il s'agit d'entreprises privées.

Quel est, monsieur le président, le véritable objet de ce débat, sinon de savoir si la nationalisation l'emportera sur l'initiative privée? Chaque article de ce bill a reçu des membres de la gauche l'attention la plus soutenue, la sollicitude la plus inquiète, admirablement simulée, je l'avoue, mais dont le vrai caractère apparaît clairement aux membres de la droite comme à la presse de ce pays. Quelque chose influence nos adversaires dans la discussion de ce bill, et ce quelque chose, tous nous savons que c'est le besoin de laisser subsister l'initiative privée. Je ne blâme pas celle-ci de combattre la nationalisation, mais j'ai des motifs sérieux de blâmer les représentants du peuple de ce qu'ils épousent dans cette Chambre la cause de celle-là contre celle-ci.

Nous aurions pu voir le bout de ce projet de loi sans que fût révélé, comme il l'a été cet après-midi, le point qui nous divise; mais, depuis une couple de jours que je suis aux aguets, j'ai pu m'apercevoir que cette divulgation allait se produire. L'honorable député de Maisonneuve (M. Lemieux) a laissé poindre cet après-midi, de manière que personne n'a pu s'y méprendre, le véritable objet de ce débat. Aucun doute n'existe sur ce qu'il veut: il voit d'un mauvais œil la nationalisation des réseaux de voies ferrées du pays. Pour ne pas commettre d'injustice envers mon honorable ami, je citerai un passage du discours qu'il a prononcé cet après-midi. Il s'agissait de l'article qui tend à rétablir certaines chartes qui ont appartenu au Nord-Canadien. Elles ont vraisemblablement quelque valeur puisqu'on s'est donné la peine de les obtenir, et la question est de savoir si le Gouvernement fédéral, autrement dit le peuple canadien, bénéficiera de ces chartes, ou si elles profiteront à d'autres qui les désireraient. Mon honorable ami ne niera pas qu'il a fait aujourd'hui parade de sentiments hostiles à la nationalisation. Je ne vois pas comment les membres de la gauche peuvent éviter le reproche d'avoir soutenu dans cette Chambre, comme parti soi-disant libéral, la cause de l'initiative privée en matière de chemin de fer contre celle de la nationalisation des réseaux dont le Gouvernement a pris possession et dont il était tenu de prendre possession. L'honorable député de Maisonneuve (M. Lemieux) a dit:

> En adoptant cette annexe...

Laquelle mentionne les chartes que le Gouvernement désire conserver, non pas pour des fins répréhensibles, mais pour le bien du pays, des chartes que le Parlement fédéral avait accordées à des entreprises particulières.

> En adoptant cette annexe et en renouvelant les chartes en bloc n'empêchons-nous pas des compagnies privées...

Son intérêt est pour ces dernières.

> ...n'empêchons-nous pas des compagnies privées et des provinces de bâtir des lignes dans le même territoire, non pas exactement sur la même route, mais approximativement. On a pendant vingt ans laissé dormir ces chartes.

L'hon. M. LEMIEUX: Parfaitement.

L'hon. sir THOMAS WHITE: Si on les a laissées dormir, c'est qu'elles étaient de quelque valeur. Aujourd'hui, le Gouvernement fédéral cherche à les rétablir, et pour qui? Pour le peuple canadien. Mais non, dit l'honorable député, il ne faut pas en assurer la préservation au profit du peuple canadien, car l'initiative privée peut en avoir besoin. Il ajoute:

MM. Mackenzie et Mann n'ont fait autre chose de ces chartes que d'en maintenir l'existence pour leur propre usage.

Mais s'ils en ont maintenu l'existence, il faut croire qu'elles étaient de quelque valeur pour eux et pour les réseaux de chemin de fer du Nord-Canadien, comme elles le seront pour le peuple canadien.

L'hon. M. LEMIEUX: Non pas pour le peuple, qui n'aura rien dans tout cela.

L'hon. sir THOMAS WHITE: Il en tirera quelque chose; il tirera beaucoup de ce réseau avant que nous en ayons fini.

L'hon. M. LEMIEUX: Il aura la facture à payer.

L'hon. sir THOMAS WHITE: Mon honorable ami dit:

Ils n'ont pas construit un seul mille de chemin de fer en vertu de ces concessions; nous allons, aujourd'hui, les renouveler en bloc...

C'est chose terrible que de les renouveler en bloc pour l'entreprise possédée par la nation. Mon honorable ami soutient qu'elles n'ont aucune valeur, et cependant il ajoute:

...et d'empêcher les compagnies privées et autres intéressés de construire ces lignes qu'ils désiraient établir plus tard.

Pourquoi cela, puisque ces chartes ne valent rien? Mon honorable ami dit en toutes lettres qu'elles ne valent rien; que Mackenzie et Mann les ont eues et n'en ont rien fait, puis il ajoute: Emparons-nous-en, de crainte qu'une compagnie particulière et rivale de l'Etat ne puisse s'en emparer. Mon honorable ami parle-t-il sérieusement? Je le répète, la discussion de ce bill a mis aux prises l'intérêt particulier avec l'intérêt public en ce qui concerne l'exploitation des chemins de fer. Certes, il peut y exister, chez quelques libéraux, certaines prédispositions ataviques en faveur de l'exploitation des chemins de fer par l'Etat; mais si le chef de l'opposition n'était appuyé que par ceux-là, il ne commanderait pas même une poignée de partisans.

L'opposition s'est évertuée, ostensiblement au cours de ce débat, à sauvegarder l'intérêt public, chaque article du bill a été soumis au plus minutieux examen, de crainte que le peuple canadien ne manquât de l'outillage nécessaire pour assurer le succès de l'exploitation qu'il entreprend. Elle a eu recours aux arguments les plus spécieux pour signaler de prétendus dangers; elle avait les mains d'Esau mais elle faisait entendre la voix de Jacob. Je le demande à l'honorable député de Maisonneuve, (M. Lemieux) allons-nous aider au principe de la nationalisation à triompher ou si nous allons l'étouffer dans cette Chambre même, où devraient se trouver ceux qui en sont les amis, s'il est vrai que ce principe compte des amis en Canada. Le Gouvernement a présenté une mesure pour renouveler un certain nombre de chartes qui ont de la valeur aujourd'hui et qui en auront encore plus à l'avenir, non pas pour l'avantage de certains particuliers, mais pour celui du peuple.

Comment le principe de la nationalisation triomphera-t-il dans ce pays, si la Chambre elle-même refuse aux entreprises de l'Etat ce qu'elle est prête à accorder à des entreprises rivales? Supposons qu'à une réunion des actionnaires du Pacifique—institution administrée d'une façon admirable, une des meilleures de l'univers, ayant pour actionnaires des hommes importants, ayant, en outre, un magnifique comité exécutif, un personnel d'employés absolument capables et fidèles—le gérant général informerait les actionnaires que, durant la guerre, un certain nombre de chartes importantes obtenues du Parlement par la compagnie, étant devenues caduques, il a réussi à les faire renouveler par le Parlement en faveur de cette compagnie, mon honorable ami prétendrait-il qu'un actionnaire ou encore moins un directeur du Pacifique—et il est lui-même dans la position d'un directeur et non d'un actionnaire—viendrait dire: Vraiment, monsieur le gérant général, nous n'aurions pas dû demander au Parlement le renouvellement de ces chartes, parce que quelque autre compagnie de chemins de fer rivale de la nôtre désirait peut-être les obtenir? Mon honorable ami, député depuis des années et ancien ministre, oserait-il énoncer une pareille proposition?

"What is in a name?" Mon honorable ami a souvent parlé, ici, de la véritable signification du mot "libéralisme". Il se dit libéral. Eh bien, je ne crois pas me tromper en affirmant qu'il n'est pas, de ce côté-ci de la Chambre, une seule rangée de sièges où l'on ne compte des députés du peuple animés de sentiments de libéralisme et de progrès plus intenses qu'il ne s'en trouve dans l'opposition tout entière. Si le mot

"libéralisme" veut dire défense de l'intérêt public et des droits du peuple, mon honorable ami, qui travaille ici à faire triompher les entreprises particulières et à empêcher la nationalisation, n'est pas un libéral. Il ne fait pas un secret de son opposition aux principes de la nationalisation. S'il voulait exprimer les sentiments qu'il a dans le cœur il déclarerait bravement qu'il ne croit pas à la nationalisation. Il est dans la politique depuis trop longtemps pour oser prendre cette attitude, il se tient à l'écart.

L'opinion qu'il nourrit, il a parfaitement droit de l'avoir et de l'avouer; mais bien qu'il soit opposé à la nationalisation des chemins de fer, comme il l'est avec tout le reste de l'opposition, la nationalisation existe et elle va demeurer. Voici ce que j'ai à faire remarquer à l'opposition: Nous possédions déjà 4,000 ou 5,000 milles de chemin de fer et nous en avons acquis près de 10,000 encore.

La compagnie du Grand-Tronc-Pacifique est remise au ministre des Chemins de fer en sa qualité de séquestre. Nous négocions avec la compagnie du Grand-Tronc afin d'acquérir son réseau. La députation connaît parfaitement bien les démarches par lesquelles le dominion du Canada est devenu un grand propriétaire de voies ferrées et deviendra l'un des plus grands propriétaires du monde. La situation était telle que, grâce à la tendance irrépressible des événements, le Nord-Canadien et le Transcontinental ont appartenu à l'Etat, et par suite du cours inexorable des choses, les autres réseaux que j'ai énumérés lui appartiendront aussi. Le Gouvernement n'a pas depuis des années eu pour programme l'acquisition des voies ferrées du Canada. Ayant ce réseau, un des plus grands du monde, plein de promesses pour celui qui prévoit l'avenir, ne devrions-nous pas, à titre d'hommes publics, être légitimement fiers de la situation et en tirer le meilleur parti?

Quel est le reproche incessant des députés de la gauche? Que les entreprises sont en banqueroute ou confiées à des séquestres. Et bien, cela ne nous avance guère, monsieur le Président; le présent ministère ne les a pas conduites à la banqueroute. Les causes qui ont amené la situation où se trouvent les chemins de fer au Canada ont souvent été discutées en cette enceinte. Cette situation qui a forcé le Gouvernement à s'emparer des voies ferrées et à mettre le Grand-Tronc-Pacifique sous séquestre—qu'est-ce qui l'a amenée? Est-ce la nationalisation? C'est la politique, ainsi que le fait que les chemins de fer étaient des entreprises privées. Le chef de l'opposition traite les membres de la droite de Huns, de Goths et de Vandales. Eh bien "que fait le nom" monsieur le Président? Que font les Huns, les Goths et les Vandales? Ils ruinent des entreprises terminées et productives. Le Gouvernement en a-t-il ruiné? Si les chemins que nous avons pris en main étaient en banqueroute, qui les a mis dans cet état? Que cherchons-nous à en faire? Nous voulons les rendre fructueux et productifs pour la population canadienne. C'est là notre devoir manifeste, et je soumets que les députés de l'opposition sont tenus de nous donner la main, parce que la politique des chemins de fer a été la politique des libéraux comme des conservateurs. Les uns et les autres sont les auteurs de l'établissement des voies ferrées en ce pays et, dans une certaine mesure, du moins, ils sont aussi les auteurs de la situation que j'ai décrite. Le trop grand nombre d'entreprises, leur chevauchement, le gaspillage de l'argent—je ne fais pas de ceci une mesquine question politique—tout cela peut être attribué aux uns comme aux autres. La ligne de conduite d'aujourd'hui, s'il fût jamais une époque où nous devions la suivre, est de rendre cette entreprise fructueuse et productive pour la population canadienne. A quoi bon toujours faire entendre la même cloche et répéter que le Gouvernement a pris des chemins en banqueroute? Quelle autre chose pouvait-il faire? J'ai lu dans les journaux et j'ai entendu dans cette enceinte des critiques incessantes de la nationalisation des voies ferrées. Je n'ai jamais vu dans les journaux qui nous font ce reproche, et je n'ai jamais entendu de la part des membres de la Chambre qui l'approuvent, d'autres projets que celui que le Gouvernement a adopté. La politique que nous avons suivie était inévitable, si nous devions sauver le pays et les moyens de transport qui lui sont indispensables. Laissez-moi supplier l'opposition de s'enorgueillir de la nationalisation qui peut, seule, assurer le salut de ces voies ferrées qu'elle a créées. On m'a souvent vilipendé ici à cause de ma politique de chemin de fer, et je me suis souvent demandé: "Qu'ai-je fait pour être injurié de cette manière?" J'ai trouvé sur le seuil du ministère des Finances, lorsque j'y suis entré, deux nourrissons à demi-morts de faim, de chétives créatures mal vêtues et sales. Eh bien, nous les avons ici ce soir et ils n'ont pas mauvaise apparence.

Une VOIX: Qui les avait laissés là?

L'hon. sir THOMAS WHITE: Je laisse la réponse au jugement de la Chambre. Nous avons trouvé les nourrissons sur le seuil de la porte; nous les avons bien soignés et la droite est prête à continuer à prendre soin d'eux jusqu'à ce qu'ils grandissent et deviennent utiles au pays. Et l'injure est notre seule récompense de la part de parents dénaturés. Je m'adresse au patriotisme des membres de l'opposition et à leur sentiment de fidélité à leur programme, et je leur demande de ne plus écouter les conseils des compagnies privées, mais de défendre avec nous le réseau de chemin de fer qui appartient à la population canadienne.

Des membres de la gauche soutiennent que les voies ferrées que nous avons acquises sont en banqueroute, et nous entendons parler tous les jours du même déficit ancien. Eh bien, rendons-les solvables; rendons-les fructueuses; faisons-en le facteur souverainement important qu'elles peuvent être pour le développement des ressources nationales. C'est là un véritable programme d'homme d'Etat.

Toute autre action aurait un effet destructif, n'avançant en rien les choses. Combien de temps faudrait-il, je le demande au chef de l'opposition, pour rendre solvables les chemins de fer dont le Gouvernement a dû prendre possession, combien de temps faudrait-il pour faire disparaître le déficit, si nous adoptions le programme de stagnation que mon honorable ami et ses collègues de la gauche préconisaient cet après-midi? Nos adversaires ont une peur terrible du renouvellement des autorisations. N'est-ce pas chose effroyable, en effet, que le Gouvernement redonne pleine validité à certaines chartes dans l'intérêt de son propre réseau de chemins de fer ?

La gauche tient évidemment à ce que les choses restent en l'état pour laisser le déficit se perpétuer. S'il devait en être ainsi, le chiffre du déficit, au lieu de diminuer, grossirait encore. En ce monde, rien n'est immobile, pas plus dans le domaine du transport qu'en tout autre. Il faut aller de l'avant, sinon on recule. Cet après-midi, le chef de l'opposition prenait vivement à partie le représentant de Red-Deer (M. Clark). . .

M. McKENZIE: Est-il une seule partie du pays où le projet de loi ne vous autorise pas à établir un chemin de fer ?

L'hon. sir THOMAS WHITE: Ce n'est pas là la question.

M. McKENZIE: Je soutiens le contraire

L'hon. sir THOMAS WHITE: Si nous sommes autorisés à établir une voie ferrée en n'importe quelle partie du Canada, nous pourrons donc en construire cinq cents, puisque le pays est bien susceptible d'être divisé en au moins cinq cents parties différentes. Nous proposons simplement la revalidation de quarante-quatre chartes de chemins de fer. Puisque mon honorable ami considère que nous pourrions avoir cinq cents lignes de chemins de fer, il ne devrait pas trouver mauvais que nous nous fassions autoriser à n'en établir que quarante-quatre et que nous mettions les travaux en marche le jour où nous jugerions qu'il serait utile de le faire.

M. McKENZIE: A quoi bon établir des lignes parallèles ?

L'hon. sir THOMAS WHITE: Nous nous bornons à revalider ces chartes-là pour en user à notre gré, c'est-à-dire lorsque le Gouvernement, appuyé de la majorité des membres du Parlement, jugera qu'il y va de l'intérêt du Canada. Pour construire des prolongements, il faut préalablement obtenir du Parlement les deniers nécessaires. Ainsi le veut le principe fondamental de la Constitution. Quel mal y a-t-il donc à ce qu'après avoir rétabli ces chartes dans leur validité, le Gouvernement mette les travaux de construction en marche si, à son avis comme à celui du Parlement, il y va de l'intérêt du pays ?

Je disais que le chef de l'opposition s'est attaqué cet après-midi au représentant de Red-Deer. On a rarement à se féliciter de prendre un tel homme à partie; cependant, le chef de la gauche l'a accablé de reproches au sujet d'une prétendue déclaration— j'appuie sur le qualificatif à savoir qu'à cette époque-ci et eu égard au chiffre énorme de la dette nationale, il faut mettre fin aux dépenses. Je n'ai jamais entendu l'honorable député de Red-Deer tenir un tel langage. Avant comme après la guerre, je l'ai bien souvent entendu répéter qu'il ne faut pas prodiguer l'argent; mais il y a loin d'une sage dépense au gaspillage. A mes yeux, il a tenu, cet après-midi, le seul langage qu'un homme d'Etat doive se permettre par les temps que nous traversons.

La dette nationale, s'écrie le chef de l'opposition, est ou sera bientôt de 2 milliards. Cette dette l'épouvante à tel point qu'il propose, en somme, de ne plus rien dépenser, de tout laisser en suspens. Si le Gouvernement avait partagé cette manière de voir depuis le 11 novembre, c'est par dizaines de milles que les gens se trouveraient ré-

duits au chômage, et la perturbation régnerait au sein de notre population civile. Qu'avons-nous fait, monsieur le président? Nous nous sommes proposé ce programme inattaquable: de l'argent pour toutes les entreprises canadiennes, sauf les improductives.

Comment parviendrons-nous à solder l'intérêt de la dette nationale et prélever les fonds nécessaires à l'extinction de cette dernière, si ce n'est en augmentant, dans une proportion énorme, la production en ce pays dont les richesses naturelles comptent parmi les plus abondantes du monde entier? Tout ce qu'il faut pour cela, c'est la mise à contribution de l'esprit d'entreprise, de la main-d'œuvre et du capital. Au premier rang se placent nos grandes richesses agricoles—l'immense étendue des terres arables de l'Est, de même que, dans l'Ouest, les millions d'acres qui s'étendent de Winnipeg au pied des montagnes Rocheuses. L'honorable député de Red-Deer porte la superficie de ces terres à plusieurs centaines de millions d'acres, dont des dizaines de millions pourraient, grâce à l'esprit d'entreprise, être mis en culture et doter la nation canadienne d'une riche moisson d'épis d'or. Comment mettre ces terres en valeur si les moyens de transport font défaut? Quel est celui d'entre nous qui oserait, surtout en des temps comme ceux-ci, qu'il ne faut plus établir de voies ferrées dans l'Ouest et ne pas s'aventurer plus loin dans la voie du développement?

Le chef de l'opposition disait cet après-midi—si je l'ai bien compris—que certains de ses commettants habitent à cent milles de toute voie ferrée. Mon honorable ami voulait évidemment faire entendre par là, que les cultivateurs de l'Ouest, aussi bien que des autres parties du Canada, n'ont aucune raison de se plaindre du moment qu'un chemin de fer passe à cent milles de leurs portes.

Je m'y connais un peu en agriculture. Quand quelqu'un doit faire traverser une distance de 100 milles à une charge de blé pour la rendre aux élévateurs et la vendre, la valeur qui lui en reste au terme du voyage est bien petite.

Monsieur le président, c'est le temps, plus que jamais, de donner une politique progressive à la nation, sans quoi nous ne pourrons surmonter les effets de la guerre. Nous avons là, dans ce réseau de chemins de fer du gouvernement, un instrument merveilleux d'accroître la production de toutes les parties du Canada, surtout du Nord-Ouest. Les honorables députés saisissent-ils toute l'étendue du patrimoine qui est le nôtre dans l'Ouest? Et je ne parle pas de l'Est, et de ses ressources immenses: car l'Est a des ressources immenses. Nous avons là les grandes provinces de Manitoba, de Saskatchewan et d'Alberta, dont chacune est aussi grande que l'Allemagne moderne, plus grande même 250,000 milles carrés contre les 207,000 de l'Allemagne actuelle. Entrevoyons-nous l'avenir lointain? Comment se réalisera-t-il? Le réalisera-t-on par une politique stationnaire de ne pas étendre les réseaux de chemin de fer? Ou bien s'adaptera-t-on à la situation de chaque époque successive, en faisant sagement des agrandissements qui multiplieront la productivité, à l'avantage de la population de l'Ouest, comme du Canada en général? N'est-ce pas là la ligne de conduite qu'il faut suivre? Le courage et la prévoyance, qualités si nécessaires en ce pays, devront être appliqués non seulement pour le reste de cette période de reconstruction, mais encore pour de nombreuses années à venir.

Or, nous avons besoin de ces chartes. Elles ne sont destinées à aucun emploi inconvenant. Nous ne voulons les aliéner ou les vendre à aucune entreprise rivale. Nous les demandons pour les chemins de fer du gouvernement canadien, c'est-à-dire pour la population canadienne. Le Gouvernement étant le seul propriétaire des chemins de fer, je ne comprends pas du tout comment un honorable député en cette Chambre puisse s'opposer un seul instant à la reprise de ces chartes par le Gouvernement et à leur mise à profit, selon les exigences de l'intérêt public.

Les compagnies privées de chemins de fer au pays craignent la nationalisation, il n'existe aucun doute là-dessus. Je ne les en blâme pas. Mais nous avons des devoirs à remplir en cette Chambre, dont le premier concerne notre propre réseau de chemins de fer. Personne en cette Chambre ne sera plus équitable que moi envers les autres compagnies de chemins de fer du pays. Elles tendent à un but des plus utiles. Le Pacifique-Canadien est le plus grand réseau du monde, et le mieux administré. Je suis heureux de lui accorder mon tribut d'estime. Mais entre toute entreprise privée de chemins de fer et celle-ci, qui est nationale, le choix de chaque membre de cette Chambre s'impose: représentant du peuple, il doit appuyer les mesures destinées à l'avancement de l'entreprise de l'Etat.

Puisque je parle de l'Ouest, je dois dire que je fus étonné, cet après-midi, en parcourant le hansard, de voir l'attaque faite par mon honorable ami de Maisonneuve contre ces trois provinces de l'Ouest. Mon

honorable ami a pu parler en politicien, bien que je ne voie pas l'avantage qu'il pourrait espérer de ses paroles. Dans tous les cas, dans la chaleur de ses observations, il a évidemment exprimé ses plus profondes convictions. Mais ses paroles, pour le moins, n'étaient pas prudentes. Ecoutons ce qu'il a dit:

En scandant la liste de ces chemins de fer problématiques...

Ils sont si problématiques qu'il craignait que l'industrie privée en fût exclue.

...je note que la cédule comprendra des projets de chemins de fer pour l'Ouest seul. La liste ne contient rien pour l'Est, rien pour Québec.

Voyons ce que cela signifie, monsieur le président. Rien pour l'Est, et surtout rien pour Québec! Cherchons la conclusion logique: nous verrons que, dans l'avis de mon honorable ami, il ne sert de rien à la province d'Ontario ou à celle de Québec que l'Ouest ait des facilités quelconques de transport par voie ferrée. Pourtant, ces facilités n'ont-elles pas rendue possible la production immense de l'Ouest, qui a profité à tout le Canada, et notamment à l'Est? Il dit: "Rien pour Québec". Cela implique clairement qu'aucun développement de l'Ouest ne saurait profiter à Québec, et que son opposition provient de là. Il ajoute:

Sans doute on ne s'occupe pas de l'appui de Québec, bien que le crédit de Québec soit le plus élevé.

L'hon. M. LEMIEUX: Parfaitement.

L'hon .sir THOMAS WHITE: Je suis de l'avis de mon honorable ami.

L'hon. M. LEMIEUX: Très bien!

L'hon. sir THOMAS WHITE: Et j'en suis heureux. Mon honorable ami cherchera vainement dans le hansard une attaque quelconque de ma part contre cette province: nous sommes donc du même côté quant à cela.

M. BUREAU: Il n'aurait qu'à parcourir votre presse pour en trouver.

L'hon. sir THOMAS WHITE: Mes journaux?

M. BUREAU: Oui, vos journaux, les journaux tories ou si vous aimez mieux les journaux unionistes.

L'hon. sir THOMAS WHITE: Nous avons pour ainsi dire tous les journaux pour nous actuellement.

M. BUREAU: Parce que vous les avez achetés.

[L'hon. sir Thomas White.]

L'hon. sir THOMAS WHITE: Les journaux du Canada sont dirigés par des gens intelligents avant tout, et l'on ne pourrait pas concevoir qu'ils n'appuyassent pas entièrement ce Gouvernement d'union.

M. BUREAU: Mais leurs propriétaires sont d'abord des financiers.

L'hon. sir THOMAS WHITE: Donc, mon honorable ami (M. Lemieux) dit:

Québec a un excellent crédit, tandis que quelques-unes des provinces de l'Ouest étaient à la veille de la banqueroute en raison des garanties qu'elles avaient données à Mackenzie et Mann.

Pourquoi introduire cela dans la discussion de ce bill. Mon honorable ami semble prendre plaisir à prétendre,—ce que je nie du reste,—que les provinces de l'Ouest sont en banqueroute. Il dit plus loin:

Cela explique pourquoi avant la dernière élection générale, nous avons vu tant de ces premiers ministres chanceler dans leur foi. En vérité on leur avait promis que s'ils appuyaient le gouvernement d'union l'autorité fédérale prendrait à son compte les garanties données par ces provinces.

Monsieur le président, la mesure a été adoptée et nous avons acquis le réseau du Nord-Canadien avant que l'élection générale eût lieu. C'est une calomnie que lance l'honorable député, membre influent du parti de l'opposition, contre ces hommes publics, les premiers ministres du Manitoba, de la Saskatchewan et de l'Alberta, en déclarant ici que ces personnages ont été subornés pour appuyer le Gouvernement dans la dernière élection. C'est ce que l'honorable député a dit, et c'est une bien grave accusation à porter contre des hommes politiques de leur rang. L'honorable député ajoute:

En réalité, il n'y a pas un seul premier ministre provincial qui soit venu à Ottawa durant cette période mémorable, sans qu'il eût été reçu à la gare par ces rusés personnages...

Eh bien, monsieur le président, je crois que je n'en dirai pas plus long sur les remarques de l'honorable député de Maisonneuve.

Que l'on me permette maintenant de dire quelques mots de la politique de chemins de fer dont je me suis occupé, je dirai dont j'ai été obligé malgré moi, de m'occuper, depuis que je suis ministre des Finances. Quand nous avons pris la direction des affaires publiques, nous avons trouvé la ligne du chemin de fer national Transcontinental entre Moncton et Winnipeg, inachevée. J'ai suivi loyalement la politique des honorables députés de la gauche, car un gouvernement est un service

continu et je croyais qu'il était de mon devoir, comme ministre des Finances, de fournir les moyens d'achever cette entreprise; c'est ce que nous avons fait très fidèlement. Les crédits ont été inclus dans les estimations budgétaires et je ne les ai jamais critiqués. Je me rendais compte que cette vaste entreprise, vu son état avancé, devait être achevée, quoique j'eusse eu des doutes sur ses chances de succès; en réalité j'étais persuadé que ce n'était pas une bonne opération commerciale. Il n'y a pas un seul député qui puisse dire, s'il exprimait sa pensée, que la ligne du chemin de fer National Transcontinental entre Moncton et Winnipeg, construite au coût de plus de 200 millions, pouvait jamais donner des profits. En tenant compte d'un intérêt de 3 pour 100, pour ne pas dire 4, on avait déjà 6 millions par année de frais fixes.

Monsieur le président, je ne veux pas rechercher ceux qui sont responsables de cette entreprise. C'est chose du passé. Je veux que nous en sortions le mieux possible. Depuis que je fais partie du cabinet, j'ai essayé, dans la mesure de mes forces, de régler la situation des chemins de fer le mieux possible, et l'on a pourvu à l'achèvement de la ligne du Transcontinental entre Moncton et Winnipeg, y compris le pont de Québec. Il n'y a pas un député ni une seule personne au Canada qui désire plus que moi que cette entreprise réussisse parce que c'est un chemin de fer canadien. Je ne m'occupe pas s'il y a eu des fautes commises ou non; le chemin de fer est construit, faisons-en le meilleur usage possible. Prenez par exemple le Grand-Tronc-Pacifique entre Winnipeg et Prince-Rupert. Le leader de l'opposition dit que les Goths, les Vandales, les Huns—c'est-à-dire moi et les autres—l'ont détruit. Nous ne l'avons certainement pas détruit, quoi que nous eussions pu faire. Il n'y avait qu'une partie de la ligne de construite, et les travaux n'ont été terminés qu'il y a à peu près deux ans. Un de mes premiers actes comme ministre des Finances a été de proposer une garantie de 15 millions, puis un crédit de 16 millions et ensuite des crédits annuels de 7,500,000 piastres jusqu'à cette année.

Les députés de la gauche ont beau m'accuser, ils ne sauraient dire que je n'ai pas fidèlement, à titre de ministre des Finances, déployé tous mes efforts pour mener à bien l'entreprise dont ils ont eux-mêmes pris l'initiative. Je ne veux pas marcher sur les brisées de l'honorable député dans son argumentation sur la question de savoir si les chemins de fer ont été, oui ou non, rémunérateurs des capitaux engagés. Mon honorable ami est bien au courant de la situation. On ne gagne rien à déprécier sa propre entreprise: c'est un déplorable métier. Le pessimisme ne mène à rien. Personne n'est ami des ténèbres; tout le monde est ami de la lumière. Soyons donc optimistes à l'endroit de nos chemins de fer. La première condition du succès en tout—c'est-à-dire optimiste; cela aiguillonne le courage. Il nous faut du courage dans la situation actuelle.

M. LAPOINTE (Kamouraska): Certes!

L'hon. sir THOMAS WHITE: Mon honorable ami devrait en avoir un peu plus.

M. LAPOINTE (Kamouraska): J'en aurais besoin.

L'hon. sir THOMAS WHITE: Tournons nos regards vers l'avenir de notre pays, en dépit de la grosse dette résultant de la guerre dont le Canada vient de sortir, avec infiniment d'honneur. Grâce aux sacrifices de nos soldats, grâce aussi à l'esprit d'initiative de notre peuple et du Gouvernement et aux efforts déployés depuis le début des hostilités, nous avons traversé cette période critique avec le plus grand honneur. A mon avis, tous les députés ici ont droit à leur part d'honneur; il y a assez de gloire pour tout le monde. Mais maintenant que la guerre est finie, tournons nos regards vers l'avenir; armons-nous de courage pour répondre à la tâche que nous impose cette période de restauration, et pour surmonter les difficultés qu'elle pourrait présenter. Ne disons pas maintenant: Il faut s'arrêter; trêve à toutes ces dépenses, qu'elles soient rémunératrices des capitaux ou non." Sachons-le bien, rester stationnaire, piétiner sur place, c'est rétrograder. Que le chef de l'opposition veuille bien m'en croire, jamais il ne ralliera les suffrages du public canadien avec une politique d'inaction; il lui faut viser à édifier non pas à détruire; qu'il soit optimiste qu'il plonge le regard dans le brillant avenir réservé au pays, comme le croient tous les vrais patriotes.

Il faut ouvrir les portes du pays à une saine immigration, judicieusement sélectionnée; il faut donner leur plein essor à nos entreprises, dans la mesure où le Gouvernement est autorisé à le faire; il faut développer notre industrie des transports dans la mesure nécessaire pour promouvoir le progrès du pays, afin d'accroître sans relâche notre production et faire du Canada la patrie, non pas de huit à dix millions

mais de vingt-cinq à trente millions de citoyens au cours de la présente génération. Ce n'est pas là une exagération ni le rêve d'un visionnaire; seulement, nous ne saurions réaliser cet idéal, que par la foi, l'espérance, le courage et l'esprit d'initiative. En matière de chemin de fer, il faut faire preuve d'esprit progressiste; il faut l'esprit d'entreprise; il faut être en mesure de faire une heureuse concurrence à l'autre grand réseau de chemin de fer qui nous fait la lutte et dont la prospérité me tient au cœur. Car il y a place ici pour les deux réseaux. Les honorables députés de la gauche ont formulé bien des observations dérogatoires à la nationalisation des chemins de fer, et cela parfois en termes bien précis, parfois d'une manière voilée, implicitement ou par insinuation. Ils affirment que nos réseaux de chemins de fer sont en banqueroute et que l'Etat ne doit pas en faire le rachat; ils ajoutent que nous serons dans l'impuissance de les exploiter, ou de nommer des directeurs compétents et intègres qui puissent assurer leur bonne administration.

J'adjure encore une fois les honorables députés de la gauche de nous prêter ici leur concours et de s'ouvrir une nouvelle perspective touchant les ressources et les possibilités du réseau d'Etat. Et si quelques honorables députés croient qu'il serait possible de modifier la situation, voici ma réponse, et c'est celle d'un des hommes qui ont le plus attentivement étudié la question des chemins de fer au Canada, parce qu'il s'est trouvé dans l'obligation de le faire. Il y a une double attitude à prendre en ce qui concerne les réseaux de chemins de fer canadiens et pas davantage: la première, c'est que l'Etat fasse le rachat des chemins de fer, de temps à autre, en conformité du système que nous avons adopté, et que la compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien soit l'autre grand réseau, en amicale et honorable concurrence avec l'Etat, et faisant une exploitation couronnée de succès, comme je sais qu'elle le sera. Voici l'autre alternative: étant donné l'inauguration du réseau du Nord-Canadien et du Grand-Tronc-Pacifique, c'est que la compagnie du Pacifique-Canadien fasse l'achat de tous les réseaux de chemins de fer au Canada. Deux grands réseaux — peut-être trois, si le Grand-Tronc n'est pas compris—l'un, propriété de l'Etat et l'autre, propriété du Pacifique-Canadien; ou bien, comme alternative et la seule, la compagnie du Pacifique-Canadien, propriétaire et exploitant de tous les chemins de fer du Canada. Telle était l'alternative qui se présentait devant l'Etat en 1917 et il n'y a pas d'autre alternative aujourd'hui.

Je ne veux pas dire un seul instant que la compagnie du Pacifique-Canadien ne pourrait pas exploiter tous les chemins de fer du Canada avec toute l'efficacité possible; je crois qu'elle le pourrait. Mais quand je dis cela, je dis aussi que le public de ce pays, quelque grande que soit son admiration pour l'habileté de ceux qui dirigent les destinées du Pacifique-Canadien, ne permettrait jamais à une compagnie particulière de posséder et d'exploiter les chemins de fer du Canada.

Je prétends que c'est la situation inévitable. Si j'ai raison, alors cessons de rabâcher sur la nationalisation et de faire des critiques sur les réseaux de chemin de fer que nous avons pris à notre compte. Ne répétons pas cette vieille antienne de ce qu'ont fait les libéraux et les conservateurs,—j'en ai assez. Envisageons la situation comme des hommes pratiques et des patriotes; tirons-en le meilleur parti possible en étant fiers de notre système de nationalisation Je suis sûr que c'est l'avis général des membres de la Chambre.

J'ai la plus grande foi en l'avenir du Canada. Je crois en ses richesses inimitables, je crois en l'esprit d'entreprise, la capacité et le patriotisme du peuple canadien. Nous sommes destinés à un grand avenir; personne n'en doute dans cette Chambre. Laissons nos regards contempler cette vision et soyons des constructeurs dans toutes les activités de notre administration gouvernementale.

Monsieur l'Orateur, j'ai parlé longtemps. Je n'avais pas l'intention de dire un mot de plus dans ce débat sur les articles de ce bill, parce que nous avons perdu des jours précieux dont une partie a été consumée en pure perte. Je suis le premier à dire que la discussion devrait être complète pour un bill de ce genre, mais je ne peux pas négliger le fait que la plus grande partie de cette discussion a été d'un caractère dilatoire. Je ne serais pas intervenu si la discussion n'avait pas pris une allure qui rendait nécessaire, dans l'intérêt de la politique que nous défendons de ce côté de la Chambre et dans l'intérêt du peuple canadien, à propos de la nationalisation des chemins de fer, que je prenne part au débat et que j'exprime mes opinions sur les principes qui devraient nous diriger pour exploiter ces grandes entreprises que nous possédons maintenant.

L'hon. M. LEMIEUX: Mon honorable ami le premier ministre intérimaire a

trouvé si peu de consolation dans le compte rendu qu'on lui a procuré de ce que j'ai dit avant six heures qu'il s'est trouvé dans la dure nécessité de prononcer un long et pathétique discours précisément pour éviter la seule chose dont il soit question. Je suppose que l'honorable ministre ne trouve pas volontiers dans mes paroles un sens qu'il ne peut pas honnêtement leur donner, mais comme il s'est mis à le faire par induction, du moins, tandis qu'il lisait le compte rendu, je peux répéter pour son bénéfice ce qui formait l'objet de la discussion quand j'ai pris la parole. Nous discutions l'article 20 du bill pour faire revivre quarante-quatre chartes qui étaient mortes et enterrées depuis longtemps. En songeant aux obligations que le Gouvernement prenait à sa charge en annexant le réseau principal du Nord-Canadien, j'ai dit que le renouvellement de ces chartes était simplement un autre moyen de duper la population des provinces de l'Ouest et d'empêcher des compagnies particulières, s'il vous plaît, aussi bien que les provinces de construire des chemins de fer où il en est réellement besoin. Est-ce extraordinaire, criminel même de critiquer une mesure qui permet au Gouvernement de prendre une charte générale et collective pour empêcher la population des provinces, dans l'Est et dans l'Ouest, d'entreprendre des constructions de chemin de fer? C'est ce qui se produira, parce que le Gouvernement n'a pas les moyens, n'a pas l'argent, si l'on tient compte de toutes ses obligations, pour entreprendre ces travaux de construction de chemins de fer. C'est ce que j'ai dit, c'est la seule signification que l'on puisse ajouter à mes paroles. Mon honorable ami a éprouvé vraiment peu de soulagement avec ce qu'il a lu il y a un moment. Monsieur le président, je ne suis ni le promoteur ni le défenseur des intérêts privés de cette Chambre; au cours des vingt-trois années que j'ai siégé ici, je ne me suis jamais fait le champion des intérêts particuliers contre les intérêts généraux. Mon honorable ami a dit que nous devons avoir la foi et l'espérance. Qu'il ait aussi un peu de charité et qu'il accordes aux paroles de ses adversaires le sens qu'ils avaient évidemment l'intention de leur donner.

M. BUREAU: Pas de la charité, mais de la justice.

M. VIEN: Et de la loyauté.

L'hon. M. LEMIEUX: Dans les circonstances il faut un peu de prédication chrétienne. Mon honorable ami a parlé, il y a un moment, du "legs de bébés malpropres" laissé par le gouvernement Laurier. Je vois que le député de Frontenac (M. Edwards) fait un signe d'assentiment; il est sur un sujet qui lui est familier. Ce n'est pas un langage précisément gladstonien.

M. EDWARDS: Je tiens à exprimer un avis différent; je n'aime pas les bébés malpropres. J'aime beaucoup les bébés propres, mais je ne veux pas de bébés sales.

L'hon. M. LEMIEUX: En tant que médecin, mon honorable ami ne peut souffrir que les bébés soient malpropres et je suis heureux qu'il refuse d'en prendre soin. Dans la chaleur du débat, le premier ministre intérimaire a oublié les compliments qu'il a faits à l'adresse de ces bébés et de leurs bonnes au lendemain de l'élection de 1911. Dès son entrée au Parlement, après avoir servi, avec grande distinction pendant quelques années, les intérêts de certaines grandes compagnies particulières, mon honorable ami a évoqué le brillant avenir réservé au Canada, dans un discours que personne ne peut oublier. Il a fait allusion, en cette circonstance, à ces bébés que le gouvernement Laurier lui avait laissés en héritage. Donc, le 13 mars 1912, le 13, un jour très malchanceux pour lui, mais très chanceux pour moi—il était plein d'espoir et de confiance en l'avenir du Canada. Voici les paroles qu'il a prononcées dans cette circonstance :

> Malgré les vicissitudes éprouvées par les récoltes du blé de l'Ouest et la chaleur inusitée qui s'est fait sentir l'été dernier dans la province d'Ontario...

Oui, certes, une sérieuse vague de chaleur s'est fait sentir dans l'Ontario, au cours de cet été-là.

> ...la moisson en Canada a été abondante et, grâce au prix élevé de presque tous ses produits, la grande industrie fondamentale, l'agriculture, se maintient dans un état florissant. Presque toutes les branches du commerce intérieur et extérieur accusaient des progrès. Le rendement de nos mines est merveilleux. Nos pêcheries côtières, notamment celles de l'Atlantique, ont livré de bonnes prises qui se sont vendues à des prix élevés. Nos fabricants sont prospères et de nouveaux établissements industriels surgissent dans toute l'étendue du Canada. La construction des voies ferrées, surtout dans l'Ouest, va du même train et prépare les voies à la colonisation des régions encore inhabitées et à l'ouverture de nouveaux débouchés pour notre commerce. L'augmentation des dépôts, des compensations et de la circulation du papier-monnaie de nos banques, la quantité d'édifices privés ou publics qu'érigent les municipalités et les maisons de commerce, l'agrandissement de l'outillage industriel et des habitations dans presque tous les coins du pays, tout témoigne qu'à l'heure qu'il est il règne une grande prospérité dans tout le Canada.

"La construction des voies ferrées va du même train", c'est-à-dire, la politique de construction des voies ferrées, inaugurée par Laurier, dans les provinces de l'Ouest. A cette époque, mon honorable ami avait encore une teinte de libéralisme. Il se rappelait encore du temps où il avait été un libéral; il n'était pas en mesure d'oublier complètement que, pendant quinze années, il avait appuyé la politique de chemin de fer inaugurée par le cabinet Laurier; il n'a donc pu s'empêcher de louer cette politique lorsqu'il fut appelé à prononcer son premier exposé du budget. Or, voilà qu'à cette heure, mon honorable ami qui chantait, en 1911, les louanges de la sage politique inaugurée par le cabinet Laurier, fait allusion aux "bébés malpropres" que le régime libéral lui a légués. Mon honorable ami est enclin à modifier ses opinions.

Adressant la parole, il y a quelques années dans la ville de Toronto, lors de la première grande lutte en faveur de la commission hydro-électrique, il dénonça les partisans du système de la nationalisation comme des gens "qui convoitaient la vigne de Naboth." Vous voyez comme j'ai bonne mémoire. A l'heure qu'il est, contemplez donc mon honorable ami exaltant les vertus de ceux qui convoitent la vigne de Naboth. Aussi longtemps que durera le présent Gouvernement, mon honorable ami sera obligé de modifier encore ses opinions qu'il professait sur un bon nombre d'autres sujets.

Le ministre des Finances s'est montré juste à mon égard, quand il m'a posé carrément cette question tout à l'heure : Etes-vous, oui ou non, en faveur de la nationalisation des chemins de fer? Eh! bien, je ne suis pas comme mon honorable collègue qui, au dire d'un de ses amis, l'autre jour, vit dans une fausse sécurité; j'espère que cette expression n'est pas contraire au règlement. Je ne m'élancerai jamais, tête baissée, sur un terrain dangereux.

Je ne professe pas d'opinion arrêtée à l'égard de la question de la nationalisation des chemins de fer. On ne me fera pas de reproches, si je refuse, en ce moment critique, de proclamer "ex cathedra" que le Canada doit nationaliser les chemins de fer, ou bien de les laisser aux mains de compagnies particulières. Nous avons, au pays, des hommes qui sont aussi bien versés en ces questions que le premier ministre intérimaire lui-même. Il a fait allusion à la compagnie du Pacifique-Canadien tout à l'heure. Lord Shaughnessy possède

quelque expérience en matières de chemins de fer; il sait ce dont il parle. Au mois de septembre dernier, il a adressé la parole à Toronto à l'occasion de l'ouverture de l'exposition nationale canadienne—qui, je dois le signaler en passant, fait grand honneur à l'esprit d'entreprise des citoyens de l'Ontario—et bien que l'ex-président du Pacifique-Canadien se soit bien gardé de se prononcer contre la nationalisation de nos voies ferrées, comme mon honorable ami l'a donné à entendre, voici le langage qu'il a tenu :

> J'ai entamé un bon nombre de sujets aussi brièvement que possible. La plupart de ces questions exigeraient d'être traitées plus longuement; mais je suis convaincu que dans une occasion comme celle-ci les longs discours sont une abomination. Vous vous attendiez peut-être à ce que je dise quelques mots concernant la question du transport. Je préfère, toutefois, remettre la chose à plus tard. C'est là un problème d'actualité, certainement; il s'agit d'une question qui intéresse vivement le peuple canadien; à mon avis, nous devons étudier sérieusement la question avant de rien décider. D'ici à quelque temps, nous aurons l'occasion d'apprendre le résultat que nos voisins du Sud obtiendront dans la nationalisation des chemins de fer, et peut-être aussi aurons-nous acquis un peu d'expérience à nos propres dépens.
>
> Je veux qu'il soit bien compris que je ne suis pas hostile à la nationalisation des chemins de fer. Le jour où le Gouvernement sera convaincu que le pays désire la nationalisation de nos voies ferrées, nous sommes un peuple démocrate, la nationalisation se fera. Dans tous les cas, quelle que soit la politique adoptée, nous devrons être sûrs du terrain sur lequel nous poserons le pied, sans quoi nous pourrions nous trouver en face d'un problème très sérieux à résoudre.

Les paroles tombées des lèvres de sir Thomas Shaughnessy respirent la sagesse. Depuis l'époque où il a fait ces déclarations dans la bonne ville de Toronto, nous avons été mis au fait des résultats que la nationalisation des voies ferrées a données aux Etats-Unis.

Pas plus tard, je crois, que lundi dernier, M. Mitchell, président de la National City Company of New-York disait au club Canadien de Montréal, en quelques phrases concises et piquantes, l'expérience que les Etats-Unis avaient faite de la nationalisation des chemins de fer:

> Sur le papier, a dit M. Mitchell, l'entreprise paraissait avoir du bon. Le pays fut divisé en sept grandes régions, ayant chacune un directeur, qui se trouvait être, en général, le président de quelque ligne importante. Quand j'aurai dit que ces administrateurs n'ont pu produire aucun résultat satisfaisant malgré un travail inlassable et que le service s'est détérioré, on comprendra la défaveur avec laquelle on envisage chez nous l'exploitation gouvernementale des chemins de fer. Les lignes étaient libres de toutes restrictions, et les gains nets n'en sont pas moins tombés de 280 millions,

comparativement à l'année précédente, la recette n'étant que des trois quarts de la somme que le Gouvernement avait garantie comme redevance. En dépit d'un accroissement des tarifs, infiniment plus élevés qu'un gérant n'eût jamais songé à les demander et qui ont produit un revenu brut de 865 millions plus considérable, le peuple de notre pays a dû, après avoir souffert d'un service inférieur, avancer 210 millions, différence entre les gains nets et le chiffre des redevances garanties. En d'autres termes, le peuple américain a payé 865 millions de plus en frais de transport pour un service inférieur et on l'a, en outre, taxé de 210 millions, de sorte que l'exploitation fédérale coûte au peuple, en une seule année, 1 milliard 75 millions. En présence de ces chiffres, je n'ai pas besoin de vous répéter que l'enjouement du public pour la nationalisation s'est considérablement refroidi pendant l'année.

Lord Saughnessy n'avait-il pas raison de dire qu'avant d'adopter la nationalisation des chemins de fer, il fallait être sûr de son point d'appui? Pour ma part, je n'ai aucune solution à proposer. Tout ce que j'ai à dire, c'est que la situation nous oblige à prendre la ligne principale du Nord-Canadien, mais mon opposition de cet après-midi et de ce soir à l'article 20 de ce bill est fondée sur ce que, non seulement le pays se charge de l'énorme fardeau du Nord-Canadien, mais le Gouvernement introduit dans le réseau quarante-quatre lignes désemparées et j'ai à cœur le crédit de mon pays.

Que le premier ministre intérimaire veuille bien croire que, non moins que lui, je m'inquiète des intérêts du peuple. Ces intérêts, je les ai à cœur autant que n'importe quel membre de la droite.

J'ai parlé cet après-midi de la province de Québec, non pas par désir de forcer le Gouvernement à donner à cette province autant qu'il semble vouloir accorder à l'Ouest, car je crois sincèrement que l'Ouest ne tirera rien de ces quarante-quatre ruines. C'est un autre moyen simplement de tromper l'Ouest à la veille d'une élection générale, l'Ouest qui n'a rien à attendre de la tardive politique douanière du ministre des Finances.

J'ai parlé de la province de Québec, et je suis heureux d'en parler de nouveau, puisque, sur les neuf provinces dont se compose le Dominion, il en est quatre au moins qui étaient ou sont à la veille de la banqueroute par le fait de ce réseau des chemins de fer de MM. Mackenzie et Mann. C'est là une vérité que je ne crains pas d'énoncer dans cette enceinte, comme je l'ai fait déjà au cours de la session de 1917. Le crédit de ma province, monsieur l'Orateur, est, à l'étranger, supérieur à celui du Gouvernement fédéral, puisque ses obligations se vendent au pair, pendant que celles du Gouvernement fédéral ont été vendues à New-York, il y a moins de trois ans, 93 cents au dollar. J'ai donc lieu d'être fier de la province de Québec, la seule qui ne se soit pas livrée aux mains de MM. Mackenzie et Mann, et nous avons le droit, par conséquent, nous de la province de Québec, de trouver mauvais que l'on engage le pays dans une telle dépense, puisque ma province devra y contribuer pour sa part. Voilà pour quelle raison j'ai parlé cet après-midi de la province de Québec.

Pour revenir à cette question de nationalisation, je dirai que c'est pour l'heure une opinion populaire, mais ceux qui tiennent pour cette innovation feraient bien vraiment de prendre la peine de lire certaines des meilleures autorités en la matière. J'ignore si le premier ministre intérimaire a jamais lu les ouvrages de l'économiste le plus hautement réputé de toute l'Europe peut-être, et je dirais même du monde entier; je veux dire M. Paul Leroy-Beaulieu, lequel est absolument opposé à l'exploitation par l'Etat. Avant donc de s'engager trop à fond dans cette fantaisie, on ferait bien d'y penser à deux fois. D'ici un an beaucoup regretteront de s'être laissés entraîner dans la politique fantasque du Gouvernement, qui en a fait l'objet du bill soumis au comité.

On cherche à faire croire au public que certains députés sont des rétrogrades parce qu'ils osent mettre en doute la sagesse de cette politique. Mais, monsieur l'Orateur, je pourrais trouver dans la ville de Toronto certaines des plus hautes autorités financières hostiles à cette innovation, et elles sont les meilleurs amis du Gouvernement.

Mon honorable ami sir Thomas White disait tantôt que la gauche manquait d'unité à cet égard. Est-ce que le cabinet forme bien lui-même un tout sur cette question? Je le demanderai au ministre des Travaux publics (M. Carvell); et je le demande à mon honorable ami le ministre de la Marine et des Pêcheries (M. Ballantyne), s'ils sont aussi ardent que leurs collègues pour la nationalisation des chemins de fer. Non, monsieur l'Orateur.

Nous avons tous à cœur les intérêts du Canada et nous sommes tous fiers, comme vient de le dire l'honorable ministre (sir Thomas White), de la part que notre pays et nos soldats ont prise à cette guerre; et ce que les survivants de cette grande guerre peuvent faire de mieux, c'est de servir le Canada suivant les dictées de leur jugement et de leur conscience. M'inspirant de ce principe, je soutiens que la politique du Gouvernement est dangereuse de sa

nature; qu'elle plonge le pays dans un abîme d'où il ne pourra jamais sortir. Aujourd'hui, on nomme un séquestre pour un de nos réseaux de chemins de fer, et plus tard, comme le prédisent nombre de journaux et de revues, on en nommera peut-être un pour le Canada. C'est ce que je ne veux pas; je tiens à rester Canadien. Les erreurs économiques et les sophismes des hommes d'Etat peuvent contribuer, autant que la guerre, à perdre un pays. Nombre de nos grands établissements industriels, de nos chemins de fer et de nos institutions de commerce sont plus ou moins entre les mains des financiers américains. Quand ce pays n'aura plus de crédit pour soutenir ses entreprises, nous n'aurons plus qu'à demander les secours d'En-Haut. Le premier ministre intérimaire a beau prononcer des discours sur une simple question de faits et de chiffres, les chiffres et les faits lui donnent le démenti. Il sait bien que ce pays doit la somme inconcevable d'à peu près deux billions de dollars; il n'ignore pas, non plus, que le crédit du Canada est sérieusement compromis et que le monde de la finance, de qui nous avons contracté emprunts sur emprunts, a les yeux fixés sur le Canada. Mon honorable ami nous invite à avoir de la confiance et de l'espoir. J'en ai, mais je tiens à avoir aussi un peu de bon sens.

M. MACKIE (Edmonton): Je demande un rappel au règlement, mais je tiens auparavant à expliquer dans quelle position je me trouve. Je suis, en quelque sorte, sous la férule. Je me suis opposé, cet après-midi, à l'article 20, et j'ai l'intention de maintenir mon objection tant que je ne serai pas convaincu d'avoir tort. L'honorable député de Maisonneuve (M. Lemieux) a soulevé un point qu'il ne pensait probablement pas devoir provoquer la discussion qui a eu lieu à cette phase du débat. Jusqu'à présent, aucun des députés qui ont adressé la parole n'a vraiment discuté l'article 20, il s'est plutôt arrêté à la politique du Gouvernement en ce qui concerne la nationalisation. J'étais moi-même en faveur de la nationalisation avant que l'exploitation des chemins de fer par les particuliers n'eût forcé le Gouvernement à les acquérir et à les exploiter pour et au nom de l'Etat, et c'est ce que j'ai déclaré dans la province de l'Alberta, dont je suis un des représentants.

Le discours que j'ai prononcé ici pendant la dernière session ne laisse pas de doute sur mon attitude à ce sujet. J'approuve entièrement ce qui a été dit par le premier

ministre intérimaire et par l'honorable député de Red-Deer (M. Clark) quant au sentiment qui règne dans l'Ouest. Mais la discussion de ce bill étant susceptible de faire envisager la question sous différents aspects, je suis arrivé à ne plus être entièrement d'accord avec les membres du cabinet et, au contraire, à appuyer partiellement l'attitude de l'opposition.

Je puis illustrer mon objection à l'article 20 par une résolution du comité de la Chambre de commerce d'Edmonton chargé de l'étude de la question des chemins de fer. Le Pacifique-Canadien, compagnie appartenant à des particuliers, menace de pénétrer dans le territoire où devra passer la ligne de Bruderheim-Vermillion, que le Gouvernement se propose de construire. C'est ce que la population d'Edmonton ne veut pas, et elle désire, par conséquent, que le tracé du Nord-Canadien soit modifié de manière à empêcher le Pacifique de pénétrer dans ce territoire. Voici ce que dit le comité des chemins de fer de la Chambre de commerce d'Edmonton:

> Plus nous étudions cette proposition, plus nous sommes convaincus que le commerce d'Edmonton est sérieusement menacé. A partir de Cut-Knife, l'embranchement passe entre la ligne mère du Nord-Canadien et la rivière Saskatchewan. Cette région, déjà assez fortement colonisée, est remarquable sous le rapport de l'élevage des bestiaux, et l'état de choses actuel, en ce qui concerne le transport, n'est pas de nature à y encourager la culture des céréales, de sorte que l'élevage des bestiaux menace de constituer à jamais la seule industrie de cette partie du pays. Le trafic qu'elle peut fournir est naturellement destiné au réseau de l'Etat, qui devrait le développer au moyen d'une ligne comme celle de Bruederheim qu'on s'était proposé de construire, et qui devrait être poussé un peu plus loin vers le nord qu'on ne l'avait d'abord projeté, et être continuée à l'est au lieu de descendre jusqu'à Vermillon.

Or, en vertu de l'article 20, la charte relative à la ligne Bruederheim-Vermillion est renouvelée, et je n'ai aucun moyen de la faire modifier de manière que le tracé de la ligne projetée du Nord-Canadien soit également modifié, si ce n'est en empêchant de voter le crédit que le Gouvernement demande pour la construction de cet embranchement.

Voici donc dans quelle situation je me trouve: A la demande d'un des membres de l'opposition, le Gouvernement a déposé aujourd'hui une liste de quarante-quatre concessions, et nous sommes tout à coup appelés à critiquer chacune de ces concessions sans l'aide des avocats et des experts en chemins de fer qui ont conçu le projet de l'établissement de ces lignes. Or, si le bill est adopté, la 2e annexe de ce bill,

qui est incorporée dans l'article 20, deviendra loi sans que les membres de cette Chambre aient été raisonnablement mis à même de discuter chacune de ces concessions.

Je veux bien appuyer tous les projets raisonnables du ministère, mais je ne suis pas prêt à devenir un partisan servil du Gouvernement, ou d'un ministre qui me déclare que je suis tenu de suivre une ligne de conduite lorsque je suis convaincu que je ne dois pas le faire. On ne nous donne pas une chance raisonnable de discuter ces différentes chartes. Si cela devait servir à quelque chose, je laisserais entendre qu'il y a de bonnes raisons d'entretenir des soupçons à l'égard de tout le bill. Ainsi, je pourrais donner à entendre que M. Lash, qui l'a rédigé, est un ancien employé de Mackenzie et Mann, que l'avocat, M. Ruel, qui occupe un siège sur le parquet de la Chambre, a déjà été à leur emploi et qu'il est maintenant au service de l'Etat. Pour confirmer les soupçons des membres de l'opposition et d'autres personnes, je pourrais donner à entendre que ce même avocat, lorsqu'il était à la solde de Mackenzie et Mann, a été le conseil de M. Tilly, lors de l'enquête après laquelle dix millions de dollars leur ont été alloués.

Monsieur le président, voilà des circonstances qui justifient jusqu'à un certain point nos soupçons au sujet du bill, principalement lorsque nous voyons des serviteurs de Mackenzie et Mann s'en occuper en ce moment. Cependant, je ne fais aucunement valoir ces raisons; j'insiste sur le fait que le Gouvernement a proposé un amendement au règlement en disant que le ministre, lorsqu'il a proposé l'amendement à l'article 20 a changé la nature du bill, et que le comité ne peut pas adopter un projet différent, quant au principe, de celui qui a été adopté en deuxième lecture.

M. le PRESIDENT: Quelque député a-t-il quelque chose à dire au sujet du rappel au règlement, avant que je rende ma décision? On prétend que le ministre, en proposant l'amendement, a entièrement changé la nature et le principe d'un bill tel qu'adopté en deuxième lecture. En réalité, l'amendement ne semble constituer qu'une simple restriction de l'article 20. Lors de la 2e lecture, celui-ci renfermait le texte suivant:

> Les délais pour le commencement et l'achèvement de la construction des lignes de chemin de fer que chacune des compagnies comprises dans le réseau du Nord-Canadien a été autorisée à construire, qui n'étaient pas expirés au commencement de la guerre en août mil neuf cent dix-neuf sont par les présentes prorogés de deux ans et cinq ans, respectivement après l'adoption de la présente loi.

L'amendement restreint l'application de l'article 20 aux lignes de chemins de fer énumérées dans la 2e annexe de la présente loi. Par conséquent, ce n'est qu'une restriction, et non une modification, du principe du bill. Page 370, May dit:

> Des amendements peuvent être faits dans toutes les parties du bill, que ce soit l'exposé des motifs, les articles ou les annexes; des articles peuvent être laissés de côté et de nouveaux articles et des nouvelles annexes peuvent être ajoutés...

A la même page, je constate que les seules exceptions sont:

> Il ne peut pas être proposé d'amendement fondés sur des annexes ou d'autres dispositions dont le texte n'a pas été soumis au comité. Les amendements sont irréguliers lorsqu'ils ne s'appliquent pas au bill ou qu'ils en dépassent la portée; lorsqu'ils sont régis par des amendements déjà repoussés ou qu'ils en dépendent; lorsqu'ils sont incompatibles avec le bill tel qu'adopté par le comité ou qu'ils le contredisent; lorsqu'ils sont incompatibles avec une décision prise par le comité à l'égard d'un amendement antérieur ou qu'ils sont proposés à un mauvais endroit du bill.

Page 523, Bourinot dit:

> Le règlement des Communes anglaises établit que n'importe quel amendement peut être fait à un article pourvu qu'il s'applique au sujet traité dans le bill, ou qu'il soit conforme aux instructions et au règlement et ordonnances de la Chambre.

Vu ces opinions, je déclare que l'amendement est permis.

M. BUREAU: Le rappel au règlement n'aurait-il pas sa raison d'être, si nous prétendions que le principe du bill est discuté au sujet de l'article 20, après la 2e lecture.

M. le PRESIDENT: Un rappel au règlement au champ de la discussion serait plus digne d'examen. Le débat n'a pas toujours rigoureusement porté sur l'article 20 que le comité étudie. Le greffier adjoint et moi nous avons souvent examiné la question cet après-midi. Vu la portée de l'article et vu que celui-ci a trait à la construction de plusieurs embranchements couvrant toute la partie occidentale du Canada, nous en sommes à la conclusion qu'il était permis de discuter si ces entreprises devraient appartenir à des particuliers ou à l'Etat.

M. LAPOINTE (Kamouraska): Monsieur le président, je prends la parole dans un seul but. Je n'ai pas le dessein de revenir sur le passé et de raconter ce qui a eu lieu au pays relativement à la construction des chemins de fer et à diverses autres choses qui s'y rapportent.

Je n'interviens dans le débat qu'à cause de certaines paroles prononcées par le pre-

mier ministre intérimaire (sir Thomas White). Je tiens à dissiper, à ma manière, les erreurs qui ont cours auprès de certaines gens. Il y a des hommes, a dit en somme le premier ministre intérimaire, qui semblent croire que pour être libéral il faut être en faveur de la nationalisation. Libéralisme ne signifie pas socialisme, socialisme d'Etat ou autre sorte. Le libéralisme veut être le défenseur de la liberté—liberté individuelle, liberté de parole, liberté d'action, liberté de commerce. Il entend favoriser le libre essor de la concurrence pour tous les modes d'activité et dans toutes les sphères. Ceux qui croient que l'étatisme signifie nécessairement liberté et libre concurrence se trompent. Sous plusieurs rapports, il entrave tout au contraire l'expansion de la liberté. Il tue la concurrence, il établit dans l'état un régime bureaucratique.

L'hon. M. LEMIEUX: C'est ce qui est arrivé en Allemagne.

M. LAPOINTE (Kamouraska): Cela s'est vu, en effet, en Allemagne; mais n'appelons pas ça du libéralisme; c'est du socialisme d'Etat, l'aurore du règne bolchéviste, que les ministériels ne s'y trompent pas. Conséquemment, je ne pense pas qu'un libre-échangiste puisse être en faveur de l'établissement de la nationalisation de l'industrie. (Protestations à droite.)

Certains traitent des questions qu'ils n'ont pas pris la peine d'étudier. Que mes amis lisent les ouvrages du grand libre-échangiste, Yves Guyot; il est contre l'étatisme. Le système protectionniste est un obstacle à la liberté du commerce et à la concurrence industrielle. Cette ingérence de l'Etat coupe les ailes à la concurrence dans les industries qui doivent la subir. Croyez-vous que les républicains et les radicaux de France soient de moins bons libéraux que le premier ministre intérimaire et les gros bonnets de Toronto avec lesquels il fraye?

Monsieur l'Orateur, les libéraux français de nos jours ont pris plein avantage de la manière dont l'état s'est substitué à l'entreprise individuelle de tous côtés durant la guerre, et ils viennent de constituer une association sous le nom de "Ligue des hommes libres" pour la revendication des droits du citoyen contre l'immixtion de l'Etat. Cette emprise de l'Etat suscite de graves problèmes, et je ne cherche pas à blâmer ceux qui s'en font les disciples; j'avoue que je suis moi-même indécis sur ce terrain, mais je ne saurais convenir avec personne qu'un libéral doive être partisan d'un Sifton—je fais mes excuses au comité, c'est le nom qui vient naturellement aux lèvres quand on parle de cette question—qu'il doit partager cette théorie, s'il veut demeurer fidèle à ses principes. Certaines gens se font une étrange conception du libéralisme et des principes libéraux en ce pays.

Un DEPUTE: Très bien, très bien.

M. LAPOINTE (Kamouraska): Qui a dit: "très bien, très bien"?

Un DEPUTE: Nous tous.

M. LAPOINTE (Kamouraska): Mon honorable ami de Régina (M. Cowan) peut avec autorité se faire le porte-parole du libéralisme. Tout récemment, je lisais dans le "Globe", de Toronto, que pour être un libéral il faut être en faveur de la prohibition. Je suis persuadé que le représentant de Red-Deer (M. Clark) ne se sent pas plus disposé que moi à accepter une théorie si absurde. Tout homme a le droit de se faire l'avocat de la prohibition, mais cela n'est pas du libéralisme, bien que dame rumeur veuille que le président du conseil ait tenté de le faire dans l'Ontario. C'est une erreur. La prohibition est une politique de contrainte, le libéralisme, au contraire, donne libre essor à la liberté individuelle. Un libéral permet à son voisin de n'être pas du même avis sur les questions publiques. Etrange adepte du libéralisme que celui qui croit posséder en lui l'essence de l'idéal libéral.

Monsieur l'Orateur, je me proclame libéral dans l'acception précise du mot et je nie au premier ministre intérimaire et à ses associés le droit de me donner une leçon de libéralisme. Inutile de dire que je n'accepte de pareilles leçons ni de lui ni de ses partisans.

L'hon. M. ROWELL: Je n'ai pas l'intention d'emboîter le pas derrière mon honorable ami (M. Ernest Lapointe) dans la discussion de la théorie du libéralisme. L'honorable représentant a expliqué le libéralisme tel qu'on l'enseignait en Angleterre il y a quelque cinquante ans. Le libéralisme faisait à cette époque la lutte pour la liberté sur le terrain religieux, économique et individuel. Avec les changements qu'ont apportés le développement moderne, la naissance prodigieuse des grandes corporations et l'éclosion d'une vie plus intense dans les cités, le libéralisme en progrès s'est vu obligé de modifier le fondement primordial de sa doctrine. En Angleterre et dans tous les autres pays où il touche à la vie sociale, il a senti le besoin de ne pas accroître la liberté personnelle, mais bien plutôt de mettre un frein à la puissance des forts pour protéger les faibles.

La législature moderne que le parti libéral de la Grande-Bretagne a inscrite dans ses statuts avait pour but d'abaisser le pouvoir du fort, de restreindre la puissance des grands, d'exercer la haute main, tout en les réglementant, sur la navigation, l'industrie et le commerce, afin que celui qui peinait et qui se trouvait sur un pied d'infériorité, au point de vue de la concurrence dans un champ libre et illimité, tel que celui que réclame mon honorable ami (M. Lapointe) fût protégé contre l'oppression des puissants, que ceux-ci fussent représentés ou non par une compagnie ou par une organisation de capitalistes, et qu'on devrait l'entourer de garanties qui lui permettraient de gagner honorablement sa vie. Le libéralisme a donc été le père de toutes ces grandes mesures de législation sociale qui ont caractérisé à un si haut point l'administration dont M. Lloyd George a été un ornement si distingué, et que dirigeait M. Asquith, à titre de premier ministre.

Je me suis levé pour répondre à une couple d'observations que l'honorable député de Maisonneuve (M. Lemieux) a faites. Si j'ai bien compris l'objection qu'il soulève contre l'adoption de l'article 20 du bill, celle-ci s'appuyait sur deux motifs, le premier, que la proposition de prolonger l'existence des chartes entraînerait une dépense de deniers publics que le Canada, à l'heure présente, n'était pas en état de supporter, et le second, que l'honorable député doutait de la sagesse de nationaliser les voies ferrées.

Il a cité lord Shaughnessy et d'autres personnages qui font autorité en la matière comme preuve que nous n'agissions pas sagement en adoptant et en appliquant ce régime.

D'abord, sur la question de dépense, mon honorable ami sait ce que n'ignorent certainement pas les autres membres de la Chambre, puisqu'on l'a répété à différentes reprises, cet après-midi, que cette disposition n'implique la dépense d'un seul dollar du trésor public, et la Chambre sera libre de voter l'argent, lorsque le temps de se prononcer là-dessus arrivera, si elle juge à propos de le faire. Tout ce que règle cet article se résume à prolonger le laps de temps durant lequel on peut mettre ces chartes en vigueur et construire ces lignes secondaires. Ainsi qu'il arrive d'ordinaire lorsque le comité des chemins de fer de la Chambre accorde à une compagnie de chemin de fer particulière la prolongation des délais finis pour la conctruction de sa voie, et que la Chambre approuve cette décision. L'argument invoqué à ce sujet par l'honorable député est donc fautif. Mon honorable ami est un parlementaire trop ancien et trop versé dans ces matières pour ne pas savoir qu'il n'existe pas de motif juste et équitable pour combattre le bill envisagé de ce point de vue. Mais à ce propos, j'ai été étonné quand mon honorable ami a parlé, ainsi qu'il l'a fait, du crédit du Canada. Je lui fais observer que si l'état de choses est tel qu'il le dit, et je suis heureux de croire qu'il ne l'est pas, l'honorable député ne rend pas un bon service au Canada, lorsqu'il se lève, ici, en sa qualité d'un des chefs du peuple, pour laisser entendre, en s'appuyant sur un article d'une revue quelconque, que la prochaine mise en liquidation sera celle du Canada. L'honorable député sait qu'il n'y a pas, aujourd'hui, dans le monde entier, un seul pays qui a traversé ce temps de guerre mieux que le Canada ne l'a fait.

Tous les pays du monde sont chargés d'une dette énorme, mais nous avons traversé cette guerre terrible plus facilement peut-être qu'aucun autre pays. Il est certain qu'aucun autre pays du monde, à l'exception des Etats-Unis, ne se trouve en meilleure posture que nous ne le sommes nous-mêmes. Nous avons supporté d'une façon étonnante le fardeau de cette guerre. En vérité, si la dette publique est très lourde, si elle atteint des proportions telles que nous ne devrions pas l'augmenter inutilement, l'accroissement de la richesse publique dépasse, et de beaucoup, l'augmentation de la dette nationale. A l'heure qu'il est, la situation du peuple canadien est meilleure qu'elle n'était au début de la guerre.

M. CAHILL: Le ministre expliquera-t-il ce qu'il entend par augmentation de la richesse publique? En quoi avons-nous amassé plus de richesse?

M BUREAU: Par l'acquisition des biens du Nord-Canadien.

L'hon. M. ROWELL: Les millions de dollars qu'on a envoyés au Canada et qu'on a dépensés, ici, en achats de munitions, de fournitures de guerre de toutes sortes et de denrées alimentaires, ont accru la richesse du Canada. Cet argent venait du gouvernement de la Grande-Bretagne et d'autres gouvernements aussi. Mon honorable ami (M. Lemieux) n'a pas rendu service au Canada, en parlant comme il l'a fait, de notre situation financière.

J'en arrive à l'autre point dont l'honorable député a parlé, la question de la nationalisation. J'estime que le discours qu'il

a prononcé a simplement rendu encore plus claire, s'il était besoin de le faire, la véritable nature de l'opposition qu'on fait à ce bill. Mon honorable ami a déclaré, en termes non équivoques, qu'il n'est pas partisan de la nationalisation; du moins, il soutient qu'il n'est pas tenu de se prononcer sur ce point; pourtant, toute son argumentation était dirigée contre cette théorie. Et voici donc ce qu'est la situation à ceux qui sont partisans de l'exploitation particulière et qui sont opposés à la nationalisation, repoussent le projet de loi, mais ceux qui sont favorables à la nationalisation, parce qu'il n'y a pas d'autre moyen à notre disposition—nous avons les chemins de fer entre nos mains—ou qui approuvent la nationalisation de ces services, parce qu'ils croient que c'est ce qui peut favoriser l'intérêt public, approuvent le bill, et dans cette alternative, les honorables députés qui appuient le Gouvernement n'ont aucune hésitation à prendre attitude. Mon honorable ami a parlé de ce qui s'est passé aux Etats-Unis.

A quoi cela nous sert-il? Comme l'a dit le premier ministre intérimaire, nous avons les chemins de fer sur les bras, et il nous faut, soit les exploiter, ou les transporter à une autre compagnie; or, il ne reste que le Pacifique-Canadien. Je crois que la seule chose à faire est d'aller de l'avant et d'exploiter ces chemins de fer afin d'en retirer le meilleur parti possible. Comment allons-nous nous y prendre pour réussir et justifier la nationalisation des services publics au Canada? Nous ne pouvons atteindre ce but qu'en les exploitant de la même façon que les compagnies particulières, c'est-à-dire en construisant les lignes nécessaires pour alimenter la ligne principale, qui aura alors la circulation que celles-ci lui apporteront. Tout le monde reconnaît qu'il y a au Canada de très puissants intérêts qui s'opposent à la nationalisation. Mon honorable ami (M. Lemieux) peut-il s'attendre à ce que l'ancien président de la compagnie du Pacifique-Canadien soit en faveur de la nationalisation? C'est lui que mon honorable ami cite. Il n'y a pas de doute qu'il est excessivement capable, mais vous ne pouvez pas le considérer comme une autorité dans la circonstance. Mon honorable ami cite ce qu'il a dit contre le projet; naturellement le Pacifique-Canadien s'oppose à la nationalisation.

L'hon. M. LEMIEUX: Les paroles de lord Saughnessy que j'ai citées n'étaient pas une opinion contre la nationalisation. Il a dit, lors de l'ouverture de l'exposition nationale du Canada à Toronto, qu'avant de se lancer dans la nationalisation on devrait s'assurer du terrain et attendre le résultat de l'expérience tentée aux Etats-Unis.

L'hon. M. ROWELL: Monsieur le président, tout ce que je peux dire, c'est que lord Saughnessy a exposé sa position au sujet de la nationalisation d'une façon plus diplomatique que ne l'a fait mon honorable ami cet après-midi au sujet des premiers ministres de l'Ouest.

M. BUREAU: Il n'y a pas de mal à cela. Je suis opposé à la nationalisation. Je l'ai déclaré.

L'hon. M. ROWELL: Il n'y a pas de mal à cela?

M. BUREAU: Certainement non.

L'hon. M. ROWELL: Mais nous voulons savoir que la situation est claire et nette et qu'il s'agit de la nationalisation contre l'initiative privée.

M. BUREAU: Quel rapport cela peut-il avoir avec le bill?

L'hon. M. ROWELL: Cela paraît avoir beaucoup de rapport avec l'opposition qui est faite au projet de loi.

M. BUREAU: Je soulève une objection. En ce qui me concerne personnellement, et autant que je peux m'en rendre compte, cela n'a aucun rapport avec l'opposition qui est faite au projet de loi. Le ministre veut faire croire que les députés de ce côté-ci de la Chambre sont guidés par des motifs autres que ceux qui réellement les guident, ou pour parler franchement, qu'ils sont influencés par le Pacifique-Canadien.

M. le PRESIDENT: Je ne sais pas ce que peut penser mon honorable ami de Trois-Rivières, mais il est absolument impossible pour le président, d'imputer des motifs à l'honorable député.

M. BUREAU: Je dis que le ministre attribue à l'opposition des motifs qu'elle n'a pas en disant que l'attitude des députés de ce côté-ci de la Chambre a été influencée par la lutte qui se fait entre la nationalisation et l'initiative privée. Ce n'est pas parce que nous critiquons le projet de loi que nous sommes hostiles à la nationalisation.

M. le PRESIDENT: Cela n'est certainement pas un rappel au règlement.

M. BUREAU: Très bien; continuez.

L'hon. M. ROWELL: Je ne dispute à aucun député le droit de s'opposer à la

nationalisation, s'il n'y a pas confiance. Dans ce cas-là c'est son devoir de s'y opposer et sa position est très logique. D'autre part, que l'on ait confiance en la nationalisation ou non, nous avons les chemins de fer sur les bras et il faut que nous les exploitions. J'irai plus loin en disant que j'ai confiance en la nationalisation de ce chemin de fer, et voilà pourquoi je suis tout à fait en faveur du projet de loi.

Je disais tout à l'heure qu'il y avait en ce pays des forces assurément considérables qui s'opposent à la nationalisation. Elles se sont opposées à l'achat du Grand-Tronc par le Gouvernement; elles se sont opposées à ce que le Gouvernement intervînt dans le cas du Grand-Tronc-Pacifique, disant que nous ne devions pas le faire. Si nous voulons que la nationalisation réussisse réellement, je prétends, monsieur le président, qu'il est du devoir du Gouvernement d'acquérir et de développer un réseau assez complet dans tout le dominion pour pouvoir concourir avec le chemin de fer du Pacifique-Canadien dans des conditions à peu près égales. Par conséquent le Gouvernement se doit, non seulement de faire construire les lignes d'embranchement nécessaires, mais aussi de compléter entièrement le réseau en achetant le Grand-Tronc-Pacifique et le Grand-Tronc.

Nous aurons alors un réseau de chemin de fer en mesure de concurrencer le Pacifique-Canadien. L'attitude prise par les ministériels à l'appui de ce projet de loi, c'est qu'il est nécessaire pour assurer les meilleurs résultats dans l'exploitation du réseau des chemins de fer que l'Etat possède et qu'il doit mettre en service.

M. McKENZIE: Le ministre croit-il qu'il faille donner à cette compagnie que nous créons toute la latitude possible au début? Alors, pourquoi veut-il imposer à cette compagnie quarante-quatre épaves?

L'hon. M. ROWELL: L'objective visée par l'article en discussion est de prolonger l'existence des chartes existantes expirées durant la guerre, et cela pour permettre à la compagnie de construire les chemins de fer compris dans ces concessions. La compagnie doit s'adresser à cette Chambre pour obtenir les fonds voulus. Mon honorable ami le sait, elle ne saurait rien construire, sans obtenir ces fonds.

M. McKENZIE: Non, il y a aussi les décrets du conseil.

L'hon. M. ROWELL: Les fonds n'ont pas encore été votés pour la construction de ces chemins de fer, et la compagnie doit s'adresser à cette Chambre pour les obtenir. Mon honorable ami a fait allusion à la situation des provinces de l'Ouest et aux rapports de Mackenzie et Mann avec ces provinces. Cela se rattache aux chemins de fer d'intérêt privé. A mon avis, une des raisons qui militent le plus puissamment en faveur de la nationalisation des chemins de fer au Canada, ce sont les inconvénients résultant de l'exploitation par des compagnies d'intérêt privé. Voilà pourquoi je suis partisan de la nationalisation des chemins de fer. Il suffit de parcourir l'Ouest canadien et de voir les chemins de fer parallèles desservir en concurrence un territoire qui ne saurait alimenter qu'une seule ligne, pour comprendre qu'un tel gaspillage des deniers publics est injustifiable, inexcusable, criminel. Cela tient à l'axploitation des chemins de fer par des compagnies particulières. A mon avis, cette exploitation d'intérêt privé a fortement contribué à corrompre la vie publique au Canada, et voilà pourquoi je tiens à voir au Canada un puissant réseau de chemins de fer nationaux exploités par l'Etat. J'admettrais volontiers, pour les besoins de l'argumentation, que l'Etat ne saurait mettre un chemin de fer en service avec autant d'économie et d'efficacité qu'une compagnie concessionnaire; mais je préférerais que l'exploitation se fasse avec moins d'économie et de valeur, pourvu que le réseau soit la propriété du peuple canadien et que l'exploitation se fasse dans l'intérêt du public, plutôt qu'au bénéfice d'une compagnie particulière.

M. EULER: Parce que certains députés de la gauche ne voient pas d'un bon œil tous les articles du bill, le ministre prétend-il qu'ils sont hostiles au principe de l'exploitation par l'Etat? S'il en est ainsi, je tiens à protester contre pareille assertion. Je suis aussi chaud partisan de la nationalisation de nos voies ferrées que tout autre député, et j'ajouterai que je voudrais que l'Etat fasse l'acquisition, non seulement des lignes peu lucratives, mais encore du Pacifique-Canadien.

L'hon. M. ROWELL: Je ne proposerais pas cela. Il faut discuter les articles de ce bill au fond. L'honorable député de Maisonneuve (M. Lemieux)auquel je donne la réplique, appuie ses arguments sur les raisons que je réfute et sur lesquelles j'ai engagé la discussion avec lui. Je suis partisan de l'acquisition et de l'exploitation de ce réseau par l'Etat, et je veux qu'on l'agrandisse et qu'on lui donne plus d'étendue, jusqu'à ce qu'il devienne un réseau absolument complet, en état de concurren-

cer sur un pied d'égalité le Pacifique-Canadien.

M. McKENZIE: Le ministre voudrait-il répondre à ma question? Nous discutons un projet de loi qui autorise un groupe d'industriels de chemins de fer à construire des voies ferrées en tout endroit du Canada. Ce bill les autorise à construire des chemins de fer sur chaque pouce de territoire mentionné dans ces quarante-quatre chartes. Pourquoi charger cette nouvelle institution de toutes ces épaves? Parce que nous sommes opposés à ce qu'on grève le pays de toutes ces épaves, on nous dit que nous sommes hostiles à la nationalisation et à tout progrès de l'Ouest? Pareille assertion est absurde, fausse, et je la renvoie à la face de quiconque nous la lance de l'autre côté de la Chambre.

L'hon. M. ROWELL: Quel est celui des articles adoptés qui confère le pouvoir suggéré par mon honorable ami?

M. McKENZIE: Chaque partie du bill.

L'hon. M. ROWELL: Nous délibérons le bill article par article. Quel est l'article adopté en comité qui confère le pouvoir mentionné par mon honorable ami?

M. McKENZIE: Le ministre suppléant de la Justice (M. Meighen) nous a donné à entendre que ce bill, ainsi que la loi des chemins de fer, confère tous les pouvoirs dont la compagnie et le Gouvernement ont besoin pour construire des chemins de fer au Canada. Si cela n'est pas vrai, ce n'est pas ma faute.

L'hon. M. MEIGHEN: L'honorable député n'a rien pu comprendre ainsi. Nous arriverons à l'article 23 plus tard—et je dois dire qu'on se propose de présenter un amendement à l'article 23. On l'a déjà fait savoir au comité. Aucun article déjà adopté ne donne le pouvoir dont parle l'honorable député et il devrait le savoir. Je pense qu'il le sait.

M. McKENZIE: Ce bill donne le pouvoir d'exproprier des terrains pour construire la voie des chemins de fer, dans quel but? Le ministre des Chemins de fer (M. Reid)—qui s'y connaît tellement en chemins de fer qu'il ne sait pas s'il a ou non un directeur et quel est son traitement—nous dit-il que nous avons discuté pendant des heures tout le mécanisme nécessaire à l'acquisition des droits de passage de l'Atlantique au Pacifique, mais que le bill ne nous donne pas le pouvoir de construire les lignes ?

[L'hon. M. Rowell.]

L'hon. M. REID: L'honorable député sait que nous discutions l'expropriation après que la charte avait été accordée par le Parlement.

M. BUREAU: Ce bill doit être pris dans son ensemble; nous ne pouvons pas lire un article et en mettre un autre de côté. L'article 23 donne à la compagnie, avec l'approbation du Gouverneur en conseil, le pouvoir de construire et d'exploiter des lignes de chemins de fer.

L'hon. M. REID: J'ai dit, hier, que lorsque nous arriverions à cet article, j'avais l'intention de le modifier.

M. BUREAU: Mais l'article se trouve dans le bill et nous devons prendre en considération le bill dans son ensemble.

L'hon. M. ROWELL: Nous ne sommes pas encore arrivés à cet article.

M. BUREAU: Nous n'y sommes pas arrivés, mais devons-nous adopter tous les articles précédents sans nous occuper du pouvoir conféré par l'article 23 ? Quand nous étudions un certain article, nous devons aller plus loin pour voir ce que dit le bill; nous n'avons pas à accepter l'arrêté du président du conseil (M. Rowell). Je ne le ferai pas, dans tous les cas.

M. McKENZIE: Lisez l'article 23, pour que le comité sache ce qu'il renferme.

M. BUREAU: Voici l'article 23 :

Avec l'approbation du Gouverneur en conseil, et sur tout tracé sanctionné par le ministre des Chemins de fer et Canaux, la compagnie peut, de temps à autre, construire et exploiter des lignes, embranchements et prolongements de chemins de fer ou facilités de chemins de fer ou propriétés de chemins de fer de toutes sortes. Une copie de chaque plan et profil faits au sujet de tout chemin de fer achevé doit être déposée au bureau de la commission des chemins de fer pour le Canada.

Le premier ministre intérimaire, en parlant ce soir, ou bien est sorti de son habitude ordinaire, ou bien a essayé d'en imposer au comité et de nous empêcher de discuter ce bill. Je suis irrité de l'accusation lancée contre les députés de la gauche, que nous sommes opposés à ce bill, parce que nous sommes les adversaires de la nationalisation. En ce qui me touche, c'est absolument faux. Je suis opposé à la nationalisation. J'ai déclaré, lors de la 2e lecture, que j'y étais opposé, que j'étais en faveur des compagnies particulières et du contrôle de l'Etat. Je suis un aussi bon patriote que le premier ministre intérimaire et aussi loyal que le président du conseil. Mon loyalisme n'est pas sur mes lèvres seulement, et je suis aussi loyal que

le président du conseil. Je suis loyal, parce que je n'ai pas d'autre pays que celui-ci, je n'ai pas d'affection à envoyer de l'autre côté de l'océan ou à donner à une autre partie du monde que le Canada où je suis fixé depuis la huitième génération. Cela me navre quand j'entends le premier ministre intérimaire faire appel à notre loyalisme pour adopter ce bill. Allons-nous siéger ici comme des muets, pour prouver notre loyalisme? Devons-nous accepter tout ce qui nous est présenté par le Gouvernement? Non, pas quand nous nous souvenons de la lutte de 1917; pas quand nous savons comment le Gouvernement est arrivé au pouvoir et comment il s'y maintient. Au lieu de nous faire des reproches parce que nous critiquons la mesure qu'on nous présente, nous devrions être félicités. Personne de ceux qui peuvent se laisser influencer par des intérêts extérieurs, quand ils discutent ici des mesures publiques, ne devraient accuser les autres d'être poussés par d'autres intérêts que ceux de leurs compatriotes. Quand je prends la parole à la Chambre, j'exprime mon opinion et je discute les questions comme je les conçois, et il n'y a pas de pouvoir sur la terre qui m'empêchera de le faire; c'est la seule liberté qui nous soit laissée de ce côté-ci de la Chambre. Nous pouvons nous tromper, mais si nous nous trompons, nous nous trompons honnêtement, et non pas par suite de calculs ou de machinations qui peuvent nous procurer des avantages ou même l'espoir d'avantages. Je ne discuterai pas la valeur relative de la nationalisation ou de la propriété particulière. Le premier ministre intérimaire a voulu, cet après-midi, appeler ceux qui ne partageaient pas ses opinions comme favorables à la propriété particulière, comme gens dangereux pour le pays, comme des individus déloyaux.

En tout état de cause, j'ai défini mon attitude et je n'en ai pas honte. Puisque les représentants du peuple n'ont plus le droit de penser par eux-mêmes et de manifester leurs opinions, il est grand temps que le Parlement soit dissout. Nous serons à la veille du règne du bolshévisme, à la dissolution du Parlement. Le premier ministre intérimaire a essayé de décrier la politique suivie par son prédécesseur. Il a prétendu qu'à son entrée en fonctions il a trouvé à la porte du departement des Finances deux enfants malpropres. Cela se peut.

M. LAPOINTE (Kamouraska): Il y a plus que cela.

M. BUREAU: S'il avait voulu être logique, il aurait dû chercher à découvrir la bonne qui n'a pas pris soin de ces enfants. Il aurait pu dire: je vais changer tout cela; je veux que ces enfants soient tenus proprement; faisons la toilette du bébé et qu'on le soigne comme il doit l'être. Or, qu'a-t-il fait? Il a donné un pourboire à la bonne en disant: je vais faire mieux; je vais vous traiter mieux que mes prédécesseurs; je vais augmenter votre salaire, mais je n'ai cure du bébé malpropre; laissez-le pourrir dans sa saleté.

Pour ma part, si en arrivant chez-moi, je constatais que la bonne n'a pas eu soin de mes enfants comme il convient, je lui signifierais son congé et j'en engagerais une autre.

Je serai franc. Le premier ministre intérimaire, à mon avis, a joué la comédie pour tromper le peuple. Le Gouvernement sait fort bien qu'il a déposé devant le Parlement un projet de loi qui ne tient pas debout, qu'il n'est pas en mesure d'expliquer et dont un bon nombre d'articles—pour ne pas dire tous—sont contradictoires, un bill enfin que nous ne combattons pas parce qu'il attribue à une compagnie l'autorité nécessaire pour administrer les chemins de fer de l'Etat, mais parce que depuis son dépôt, nous nous efforçons d'en modifier la rédaction afin que la compagnie soit en mésure d'administrer convenablement notre réseau national de voies ferrées.

Il ne s'agit pas de décider quelle est la politique à suivre. Le pays a ses chemins de fer sur les bras; nous devons faire en sorte qu'ils soient bien administrés; nous avons donc consacré le meilleur de notre temps et de notre intelligence à rédiger un projet de loi pouvant produire les meilleurs résultats dans l'administration et l'exploitation de ce réseau. Nous redoutons, et avec raison, que le projet n'élimine pas assez l'ingérence politique de l'administration des affaires de la compagnie. Nous luttons pour que le bill confère un peu plus d'autorité au Parlement et pour enlever au Gouverneur en conseil certains pouvoirs qu'il désire s'arroger en invoquant les dispositions du projet de loi. Nous ne méritons pas les reproches qu'on nous fait.

Quelques membres de la droite, monsieur le président, pensent peut-être qu'il est convenable que le Gouverneur en conseil administre les affaires du pays et que le Parlement devrait être convoqué pour ratifier les arrêtés du conseil purement et simplement. Nous, à gauche, professons une doctrine absolument contraire; nous soutenons que c'est le Parlement qui doit administrer les affaires du pays, tandis que le

Gouvernement doit s'occuper exclusivement de la part que lui délèguent les représentants du peuple pour l'administration de la chose publique.

Certes, il est possible de différer d'opinion sur ces questions sans que l'on vienne prétendre que le parti libéral est le refuge des ignorants, tandis que l'autre est tout puissant, omniscient et capable d'accomplir des merveilles. J'ai mes doutes à ce sujet. Dieu a été assez bon pour accorder à chacun ici-bas un cerveau, et je prétends que la droite n'a pas le monopole des cerveaux puissants. Dieu merci, il y a quelques cerveaux du côté de l'opposition et dans le reste du pays également. Lorsque le présent bill a subi sa 2e lecture, je me suis prononcé contre la nationalisation. En deux mots, les raisons qui ont dicté mon attitude à ce sujet, c'est l'expérience que nous avons acquise avec l'Intercolonial et l'insuccès de ce système aux Etats-Unis. L'année dernière, nous avons pris notre mot d'ordre des Etats-Unis. Nous avons modifié les dimensions de nos sacs de ciment, nous avons modifié l'étalon de nos poids et de nos mesures parce que les Etats-Unis modifiaient les leurs. S'il était si désirable d'imiter les Etats-Unis, l'année dernière, la prudence devrait nous faire un devoir de suivre plus que jamais l'exemple de nos voisins du Sud, après l'expérience qu'ils ont acquise à leurs frais et dépens, avec le système de la nationalisation de leurs voies ferrées. J'espère donc que ce soir, quelles que soient les opinions que nous pouvons professer à l'égard de la nationalisation ou de l'exploitation par des compagnies particulières, nous allons consacrer notre temps à l'étude des articles du projet de loi. Je le répète une fois de plus, chaque fois que j'ai pris la parole, je ne l'ai pas fait dans le but de m'opposer à l'adoption du bill parce que je ne suis pas favorable au système de la nationalisation, mais à la seule fin de rendre la rédaction du présent bill aussi parfaite que possible et de protéger les intérêts du peuple, si bien que le premier ministre intérimaire a fini par accepter l'un de mes amendements, après avoir déclaré que cette modification n'avait guère d'importance suivant lui. J'ai, depuis, rencontré des citoyens qui sont également d'avis que le changement proposé a du bon.

L'article 2e décrète que toutes les voies ferrées énumérées dans l'annexe n° 2 et dont les chartes sont périmées, parce que les travaux n'ont pas été commencés ou terminés dans le delai fixé, devront dans certains cas obtenir une prolongation de délai, mais la plupart des chartes seront renouvelées. J'ai déclaré et je répète que je ne m'oppose pas du tout à faire revivre une charte ou à accorder une prolongation de délai de cinq ans aux voies ferrées sur lesquelles on a commencé à exécuter des travaux.

J'ai ajouté qu'il n'était pas juste de renouveler une charte sans que les intéressés ou les habitants du territoire par lequel on projette de faire passer les lignes aient eu l'occasion d'être entendus par le comité des chemins de fer ou par ceux qui accordent une prolongation des délais.

L'honorable député d'Edmonton-Est (M. Mackie) a immédiatement corroboré mes dires en signalant l'existence d'une ligne qui, à son sentiment, devrait être placée ailleurs. Le ministre de l'Intérieur (M. Meighen) lui a répondu que, pour changer le parcours de cette ligne, il faudrait une nouvelle charte. J'ai répliqué à cela que, s'il faut une nouvelle charte pour une ligne établie dans le même territoire, il serait juste d'annuler l'ancienne. Comme vient de le dire le président du conseil (M. Rowell), on ne verrait pas deux lignes établies parallèlement.

Cette opinion a-t-elle rien d'illégitime? Supposé que, dans telle région, le public juge nécessaire de changer le parcours d'une ligne et que ce changement exige, au termes de la loi des chemins de fer, que le Parlement intervienne ou que de nouveaux plans soient déposés, qu'une charte nouvelle soit obtenue, charte que l'on aurait même sollicitée en démontrant que l'on est prêt à construire la ligne dans la région où le besoin s'en fai sentir, ne serait-il pas à propos d'annuler l'ancienne, ou de la laisser expirer, de la laisser mourir de sa mort naturelle, afin de donner une chance à des particuliers de construire en vertu de la nouvelle charte un chemin qui desservirait plus avantageusement une population plus nombreuse et plus prospère? Je ne vois là aucun symptôme de déloyauté, et c'est de là que vient toute la discussion de cet après-midi.

Les ministres déclarent que nous n'avons pas le droit de construire ces chemins sans l'autorisation du Parlement et que l'on pourra faire valoir ses objections quand les crédits seront présentés à la Chambre. L'honorable député d'Edmonton-Est (M. Mackie) s'est opposé à cela par la raison que, dans ces chartes, se trouvent certains points qui nécessiteraient des changements et, quand un article de dépense est mis au budget la charte ne peut être ni débattue ni modifiée. Tout ce que l'on peut faire alors, c'est de dire que l'on vote contre le

[M. Bureau.]

crédit parce que la construction d'une ligne dans telle région n'est pas nécessaire. La meilleure façon de servir l'intérêt public et celui des habitants de l'Ouest serait de leur fournir une occasion de déclarer quelles lignes sont le plus impérieusement et le plus immédiatement nécessaires et de faire les objections ou les propositions qu'il leur plaira. Les autres compagnies sont tenues d'adresser une demande au Parlement, de se présenter devant le comité des chemins de fer et de se conformer à la pratique habituelle. Quiconque a des objections à faire peut alors les présenter. J'ai rappelé cet après-midi un cas qui a donné lieu à la lutte la plus vive dont le comité des chemins de fer eût jamais été témoin. Je parle du Nord-Canadien. La compagnie même dont il est question dans le moment, et de M. . . . mais non, il ne faut pas dire sir Adam Beck, puisque les titres sont encore l'objet d'un examen de la part d'un comité. . . . Cela fait sourire le président du conseil (M. Rowell), mais je suppose qu'avant d'en avoir fini de la présente session ou du moins avant que ce comité ait fait son rapport, nous aurons l'agréement de lui donner, à lui aussi le titre de "Sir".

L'hon. M. ROWELL: J'ai peur que l'honorable député ne soit déçu.

M. BUREAU: Si je me rappelle bien, il était question de savoir laquelle des deux compagnies aurait priorité sur certaine pièce de terre: le Nord-Canadien ou l'Hydro-Electrique. Celle-ci se disait prête à donner le droit de passage au Nord-Canadien si la priorité lui était reconnue. Ce sont là des choses qui peuvent survenir à tout bout de champ, et il n'est pas juste de rétablir une charte qui est expirée, quand aucuns travaux n'ont été faits sur la ligne, sans avoir au moins donné aux intéressés et aux habitants de la région par où la ligne va passer une occasion d'exprimer leur avis.

Je consentirais à une prorogation de cinq ans en faveur d'une ligne qui a été commencée. On ne devrait pas nous demander une prolongation de délais sans que nous ayons vu les plans, sans que nous connaissions le tracé de la ligne, et lorsque nous n'avons dans les mains qu'une liste de lignes qui sont censées avoir survécu à leurs chartes et pour lesquelles on accorde un renouvellement. Il n'est pas juste qu'on nous demande un vote sans nous avoir donné le temps de discuter la valeur de chacune de ces lignes, sans que nous sachions quand l'ouvrage a été commencé, combien il a été fait d'ouvrage, quelle a été la dépense par mille, combien la ligne va coûter et dans quelle mesure il convient d'engager le crédit du pays.

Le premier ministre intérimaire disait, cet après-midi, que si les directeurs du Pacifique-Canadien demandaient aux actionnaires d'approuver le renouvellement des chartes si précieuses de ce réseau, ils n'hésiteraient point à le faire; mais il n'y a pas d'analogie entre les deux cas. Le Pacifique-Canadien est une entreprise privée, exécutée au moyen de fonds privés, tandis que, dans le cas actuel, il s'agit des fonds publics.

Je ne veux pas de ces lignes-là dans la province de Québec. Tout ce que je demande au Gouvernement, s'il est vrai qu'il doive nationaliser les chemins de fer, c'est qu'il nous assure un meilleur service. Je suggérerai au ministre des Chemins de fer d'ordonner au gérant du réseau national, s'il tient que ce réseau supporte la concurrence du Pacifique, d'établir un train direct entre Montréal et la Tuque plutôt qu'entre Montréal et la jonction Garneau, et de là jusqu'à la jonction Hervey. Le service actuel signifie que les industries de la Tuque et de la région située au delà doivent attendre une semaine pour recevoir par convoi et deux ou trois jours par messagerie, les articles qui leur sont destinés. Je prierais le ministre de me fournir l'occasion de le rencontrer ainsi que le gérant général, lundi prochain, pour discuter cette question.

L'hon. M. REID: Le président sera ici mardi, et je serai heureux de faire en sorte que l'entrevue ait lieu ce jour-là.

M. BUREAU: J'ai été chargé par certains particuliers de la Tuque de demander à être entendu devant la commission des chemins de fer. Si l'honorable ministre consent que ces gens aient une entrevue avec le président et moi-même, mardi ou mercredi, je vais leur téléphoner de se rendre à Ottawa.

L'hon. M. REID: Je serai heureux de faire en sorte que cette entrevue ait lieu mardi, et que, si le président est trop occupé ce jour-là, elle ait lieu mercredi.

M. BUREAU: Je veux que mes bons amis s'aperçoivent que, malgré mon opposition à la nationalisation, je tiens à aider autant que possible au succès du réseau national. En grattant les membres du parti ministériel nous trouverions peut-être que, chez quelques-uns d'entre eux, le principe de la nationalisation n'est pas ancré bien profondément. Cependant, tout homme a droit à son opinion, et il ne faut suspecter les intentions de personne.

L'honorable ministre ne ferait-il pas bien de nous dire combien il a été consacré d'argent à la construction de la ligne, depuis un certain point de la ligne du Nord-Canadien déjà construite à ou près d'Edmonton, et de là en allant vers le nord-est et l'est, du côté nord de la branche nord de la Saskatchewan jusqu'à Saint-Paul-des-Métis, et de là jusqu'à la frontière de l'est de l'Alberta?

L'honorable député d'Edmonton (M. Mackie) nous a dit, cet après-midi, qu'on avait accordé à cette ligne certaines subventions et qu'elles n'avaient pas été employées, ou que les obligations avaient été émises et que le produit n'en avait pas été consacré à la construction de la ligne. Est-ce exact?

L'hon. M. REID: Les obligations ont été garanties puis vendues en tout ou en partie. L'argent est en banque et ne sera dépensé que sur certificat de l'ingénieur. La ligne est en partie construite et il est nécessaire de faire renouveler la charte.

M. BUREAU: Je veux bien qu'on accorde une prolongation de délai.

L'hon. M. REID: Dans le cas de presque toutes les chartes qui ont été mentionnées, il s'est fait des travaux, et en ne renouvelant pas les chartes nous réduirions l'actif du réseau des chemins de fer nationaux.

M. MACKIE (Edmonton): Quand l'argent a-t-il été déposé en banque?

L'hon. M. REID: Je ne saurais le dire exactement.

M. MACKIE (Edmonton): On m'a dit que c'est en 1912. Dans ce cas, pourquoi la ligne n'a-t-elle pas été construite?

M. BUREAU: Assurément, l'argent aurait dû être dépensé à l'heure qu'il est.

L'hon. M. REID: On n'a pas commencé les travaux durant la guerre.

M. BUREAU: Mais il paraît que l'argent a été déposé deux ans avant la guerre.

L'hon. M. REID: Je serai prêt à fournir les détails que la Chambre désire, quand il s'agira des crédits, mais je n'ai pas, ce soir, les renseignements voulus. Nous tenons simplement à faire renouveler ces chartes.

M. KEEFER: Il n'y en a que quatre, environ, au sujet desquelles les travaux n'ont pas été commencés.

M. BUREAU: Il n'est pas juste de faire revivre une charte, quand il n'y a pas eu de travaux de faits, sans mettre le public a même de présenter les objections qu'il peut avoir. L'intérêt public peut exiger que ces objections soient connues.

M. KEEFER: Je crois qu'il serait tout juste de les rétablir. Pourquoi? Parce que l'article lui-même dit qu'il n'y a que ces chartes-là qui, sans la guerre, ne seraient pas expirées.

M. BUREAU: Non pas.

M. KEEFER: Oui, et c'est là une manière de l'exprimer. Voici ce que dit l'article 20:

> Les délais pour le commencement et l'achèvement des lignes de chemins de fer... qui n'étaient pas expirés au commencement de la guerre.

Ce sont les seules chartes dont nous demandons le renouvellement.

Si nous n'avions pas cet article n'importe qui pourrait profiter de l'état de choses qui règne pendant la guerre. Nous ne faisons pas toutes ces concessions dans les contrats hypothécaires et autres parce qu'il existe un décret moratoire. Pourquoi n'applique-t-on pas le même principe ici? Le Gouvernement est absolument sincère dans cette affaire. Nous nous emparons de cet actif en achetant les actions de la compagnie, et le chef de l'opposition demande: "Pourquoi ne laisse-t-on pas la compagnie absolument libre?" C'est qu'elle n'aura pas ses coudées franches, si nous ne le lui donnons pas l'actif.

M. BUREAU: Je consens à lui donner toutes les chances possibles, là où les travaux ont été commencés.

M. KEEFER: L'honorable député a-t-il remarqué ce que l'article dit au sujet de la guerre?

M. BUREAU: Permettez-moi de lire l'amendement:

> Les délais pour le commencement et l'achèvement de la construction des lignes de chemin de fer énumérées dans la deuxième annexe de la présente loi que chacune des compagnies comprises dans le réseau du Canadian-Northern a été autorisée à construire, sont par les présentes prorogés de deux ans et cinq ans respectivement après l'adoption de la présente loi.

Quelques-unes de ces chartes dont les délais sont prorogés n'étaient plus valides avant la guerre. En certains cas, les délais ont été prorogés par des lois fédérales qui accordaient un an pour commencer la construction et trois ans pour l'achever. Or, le Pacifique-Canadien, lorsqu'il a demandé des prorogations pendant le même intervalle, a obtenu deux années pour le

commencement des travaux et cinq années pour leur parachèvement; les Statuts fédéraux le démontrent. Il devait donc y avoir une raison pour accorder deux ans et cinq ans au Pacifique-Canadien, tandis qu'on accordait un an et trois ans au Nord-Canadien. J'ignore si c'est parce qu'il n'y avait pas de travaux d'exécutés qu'on a mentionné un an et trois ans dans le cas du Nord-Canadien, mais il doit y avoir une raison. Ainsi, en faisant revivre ces chartes, s'il n'y en a que quatre, pourquoi ne donne-t-on pas à la population une chance de soumettre ses objections?

M. RICHARDSON: A cette heure avancée de la nuit du vendredi, il me répugne beaucoup de retenir la Chambre même quelques instants, mais le débat qui s'est engagé cet après-midi et qui s'est continué ce soir est d'une si grande importance, que je crois de mon devoir de faire ressortir certaines choses qu'on a négligées.

Comme le premier ministre intérimaire, je ne saurais comprendre pourquoi des membres de cette Chambre s'opposent au renouvellement de ces chartes, même s'il y en a quarante-deux. Le renouvellement est demandé dans l'intérêt du public. Ces entreprises sont passées sous sa direction et il demande simplement qu'on fasse revivre ces chartes, et qu'on proroge le délai accordé pour la construction. Tous les membres de la gauche qui depuis vingt à vingt-cinq ans ont eu affaire au comité des chemins de fer savent que le mot d'ordre était de permettre le brocantage des chartes de chemin de fer. Des chartes ont été renouvelées dans l'intérêt de corporations privées des centaines, sinon des milliers, de fois. L'un des inconvénients de ces renouvellements c'est qu'ils ont empêché l'établissement des voies ferrées. Je suis bien aise de dire que le comité a adopté une nouvelle ligne de conduite et que la plupart de ses membres sont maintenant d'avis qu'on ne doit pas faire revivre les chartes, et qu'ils ont mis cet avis en pratique.

Cependant, règle générale, il n'y a jamais eu d'opposition au renouvellement de celles-ci qui est, je le répète, d'intérêt public. Dans quelques cas, les travaux de ces embranchements ont été commencés, et il semblerait inexplicable qu'on s'oppose à ces entreprises. Qu'on me permette de faire un résumé. Dans l'Alberta, il y a douze à treize chartes. Ce n'est pas, comme des orateurs de la gauche l'ont suggéré, pour la construction de nouvelles voies. Ce ne sont que de petits embranchements destinés à accomoder des colons ici et là, des tributaires du réseau national. Dans la Saskatchewan, il y en a vingt-trois; au Manitoba, quatre, et dans la Colombie-Anglaise, quatre aussi. Ce ne sont pas de nouvelles voies ferrées, mais de simples tributaires. Pourquoi ne les autoriserait-on pas.

M. McKENZIE: Je suis parfaitement d'accord à dire avec mon honorable ami que ces chemins de fer devraient être construits partout où ils peuvent être utiles. Ma prétention est que cette nouvelle loi et la loi des chemins de fer de l'Etat qui ne pourrait être rendue applicable nous autorisent à construire ces voies aux mêmes endroits, d'après les mêmes tracés et plus rapidement dans l'intérêt de la population, au lieu de nous inquiéter de ces anciennes chartes. Voilà pourquoi je m'oppose à l'adoption du présent article.

M. RICHARDSON: Lors même que vous auriez ce pouvoir aux termes de la loi générales des chemins de fer, quel mal y a-t-il à accorder cette autorisation à la compagnie.

La compagnie qui a obtenu ces chartes devait y attribuer beaucoup d'importance, et le Gouvernement représente les intérêts du pays et ceux des chemins de fer nationaux en demandant le renouvellement de ces autorisations. C'est assurément un juste et équitable dessein. Je ne vois pas pourquoi on s'y opposerait. Je crois que l'honorable représentant de Maisonneuve a émis l'idée que cela pourrait empêcher la construction d'autres voies ferrées. Esprit éclairé, il sait, pour avoir siégé vingt-cinq ans dans cette Chambre, qu'il n'y aura désormais que deux réseaux de chemins de fer dans ce pays, le Pacifique-Canadien et le National-Canadien.

Nulle compagnie ne se mettra en frais de construire une petite voie ferrée partant d'un endroit obscur pour aboutir à quelque localité mal déterminée, pour la bonne raison qu'une pareille entreprise ne donnera pas de rendement. L'objet en vue dès aujourd'hui est de bâtir des voies secondaires qui desserviront certains endroits pour ces deux réseaux. Pourquoi alors s'y opposer? Le Pacifique-Canadien viendra bientôt faire appel au Parlement pour ajouter des lignes affluentes à son immense réseau. Il sera intéressant d'observer l'attitude que prendront les membres de la gauche lorsque cette demande sera faite.

Je me souvins—je ne suis pas encore très vieux—de la demande faite par le Pacifique-Canadien au Parlement pour se faire

autoriser à construire des voies ferrées couvrant tout le Nord-Ouest d'une manière générale. Je siégeais alors du côté libéral. Je m'évertuai à faire rejeter cette demande. Mais j'étais la voix de celui qui crie dans le désert. L'ancien parti libéral me balaya comme fétu de paille, et la charte qui permettait au Pacifique-Canadien d'établir son monopole en ce pays fut accordée.

Jeune homme, je suis allé à l'école politique de l'honorable Alexandre Mackenzie, l'homonyme du chef actuel de l'opposition.

La politique d'Alexandre Mackenzie, la politique libérale historique des anciens jours, portait essentiellement sur la nationalisation. Il eût été avantageux pour le pays—le pays eût épargné, je crois, deux milliards de dollars et je ne sais combien en intérêt—si la politique traditionnelle libérale adoptée par Alexandre Mackenzie avait été suivie. Le Gouvernement d'Alexandre Mackenzie fut défait pour être remplacé par celui de sir John Macdonald qui prit les rênes du pouvoir. Il passa alors avec le Pacifique-Canadien ce contrat que sir John Willison a appelé le contrat le plus insensé auquel ait jamais consenti un peuple libre.

L'autre soir, je me souviens, le prophète qui nous vient de Brome (M. McMaster) nous invitait à faire l'ascension du Carmel et, dans un langage inspiré, nous transportait sur la montage délectable pour faire entrevoir aux membres de la droite les beautés de la terre promise. Je fus un de ces naïfs qui, il y a vingt-cinq ans, à la suite du parti libéral d'alors, gravirent le mont délectable pour entrevoir la Terre promise avec l'espoir d'obtenir le libre échange et la nationalisation des chemins de fer. Mais on me ramena au désert; les libéraux sommeillèrent quinze années durant et je m'égarai.

Un DEPUTE: Vous êtes toujours égaré.

M. RICHARDSON: J'ai eu à trouver mon chemin, à le frayer moi-même. Je me trouve aujourd'hui en assez bonne compagnie, et je me sens heureux de pouvoir être d'accord avec les déclarations faites par le premier ministre intérimaire cette après-midi, quand il a dit qu'il y a plus de libéralisme sur un seul rang de siéges de ce côté-ci de la Chambre que dans toute l'opposition prise ensemble.

Je suis désappointé, ainsi que mon honorable collègue de Red-Deer (M. Clark), d'entendre les uns après les autres, les membres de la gauche répudier le principe de la nationalisation et renier la politique sanctifiée, pour ainsi dire, par l'honorable Alexander Mackenzie, le chef honoré du parti libéral. Que pouvons-nous attendre? Prenons notre intelligent, habile et sympathique collègue de Kamouraska (M. Lapointe). Je crois saisir dans ses paroles de ce soir, que j'ai écoutées avec un plaisir mitigé qu'il n'est pas en faveur de la nationalisation qui est contraire, dit-il, au libéralisme.

M. VIEN: L'honorable député me permettra-t-il. . . .?

M. RICHARDSON: Ne m'interrompez pas maintenant. Je ne veux pas mettre mon honorable ami en mauvaise posture, car pour ma part je l'estime beaucoup. Mais je dois dire que l'impression qu'il a créée chez moi et, j'ai peur aussi dans l'esprit des autres députés de ce côté-ci, c'est qu'il s'objecte au principe de la nationalisation.

M. LAPOINTE (Kamouraska): J'ai dit que je me sentais indécis sur ce terrain, mais que, d'autre part, personne n'a le droit de bannir du camp libéral celui qui ne veut pas accepter la nationalisation des chemins de fer.

M. RICHARDSON: Je suis ravi d'accepter la déclaration de l'honorable député; aussi laisserai-je de côté son cas pour en venir à l'honorable représentant de Maisonneuve (M. Lemieux), un autre de mes vieux amis. A maintes reprises je lui ai demandé ici même, au moment où il décriait la politique du Gouvernement, d'énoncer son programme politique sur cette matière; mais à l'instar du ministre presbytérien, il a toujours regardé la difficulté bien en face et passé outre; il n'a jamais voulu se prononcer et ne le veut pas encore aujourd'hui.

Je parie que même si je reprends mon siège, l'honorable député ne nous dira pas ce qu'il pense sur cette question. Je puis, toutefois, déduire en toute justice qu'il est opposé à la nationalisation, car il l'a traitée il y a quelques instants, de politique dangereuse. Bien plus, les honorables députés savent quels foudres il a lancés, cet après-midi, contre cette politique; et voici que maintenant, il cite lord Shaughnessy. Le vacarme qui eut lieu quand l'honorable député de Red-Deer (M. Clark) livra le secret, n'a rien d'étonnant. Car les honorables députés de la gauche comprendront que, malgré qu'ils s'appellent eux-mêmes des libéraux, ils adoptent

là une politique réactionnaire qui n'est pas libérale du tout. Celui qui dénonce la politique immatérielle, surtout s'il est membre de cette Chambre, ancien ministre et l'un des principaux chefs de Québec, a, je l'affirme, le devoir de définir la politique qu'il suivrait. Mais cette horreur de la responsabilité, que vont en penser les libéraux raisonnables? Qu'en pensera le pays? Je préfère de beaucoup l'attitude de mon vieil ami, à moi depuis plus d'années que je ne saurais dire, l'honorable député des Trois-Rivières (M. Bureau).

M. BUREAU: Ne me trahissez pas: je n'en ai que vingt-cinq.

M. RICHARDSON: Je préfère de beaucoup son attitude. Il déclare en toute franchise: "Je suis opposé à la nationalisation".

M. BUREAU: Certainement.

M. RICHARDSON: J'ai, l'autre jour, dit à l'honorable député que s'il m'accordait une demi-heure d'entretien, je pourrais le convaincre de l'utilité de la nationalisation.

M. BUREAU: Vous ne pourriez pas me convertir.

M. RICHARDSON: J'espère que l'honorable ami se convertira, car il a été franc en la matière. Est-ce que je me méprends sur l'attitude du chef de l'opposition (M. McKenzie), quand je dis qu'implicitement il est opposé lui aussi à la nationalisation? J'attends sa réponse.

M. McKENZIE: Tout ce que je puis dire à mon honorable ami, c'est qu'il verra à la page 2298 du hansard de la dernière session quelle est précisément mon attitude. Il n'y a pas à s'y tromper.

M. RICHARDSON: Je verrai cela plus tard, car je ne désire certainement pas définir faussement l'attitude de l'honorable député. Mais quelle ne doit pas être l'impression de la Chambre, et celle du pays, quand tous les chefs de l'opposition prennent tour à tour une attitude adverse à la nationalisation et soulèvent tous les obstacles possibles, comme me le souffle un honorable député de mon entourage, contre l'adoption de ce projet de loi? Je ne suis pas enclin à critiquer le représentant de Trois-Rivières (M. Bureau) d'exiger une modification convenable du projet de loi. Cependant, je crois qu'il m'est permis de présumer que l'opposition comme corps est adverse à la nationalisation. Et je tiens à l'avertir que ce n'est pas en suivant cette tactique qu'elle gagnera la confiance populaire et qu'elle obtiendra la gérance du Trésor.

Je défends la nationalisation depuis trente ans. C'est une longue période. Si j'avais à formuler une excuse de me mêler à la discussion de ce projet de loi cet après-midi, ce serait d'avoir écouté, avec un orgueil pardonnable et une grande satisfaction, les discours du chef du cabinet et du président du conseil privé. C'était pour moi un grand bonheur; car cela signifie que le premier ministre intérimaire et le parti auquel il s'est solidarisé sont maintenant des partisans déclarés de la nationalisation. Ces honorables députés nous ont dit en effet qu'ils en étaient venu à cet avis après avoir étudié la question. Quelqu'un, le ministre des chemins de fer, je crois, a estimé que le profit de l'exploitation des chemins de fer de l'Etat ne serait pas inférieur à $3,000,000. Ce n'est pas un gros montant, mais c'est quelque chose. Il ne faut donc pas s'étonner que la compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien en surveille du coin de l'œil les progrès de la politique de nationalisation. Il me semble que tout député désireux de servir ses commettants et la patrie en général doit se ranger derrière les partisans de cette politique. Le chef de l'opposition a dit de la politique du parti de Laurier qu'elle en était une de compétence et d'aptitude. Permettez-moi de discuter cette prétention. Quand le parti libéral monta au pouvoir, ce fut avec la promesse de supprimer la protection en matière de tarif et de régler d'une façon satisfaisante la question des chemins de fer. L'Ouest geignait sous le monopole du Pacifique-Canadien et les libéraux, pendant des années et des années, avaient dénoncé cette compagnie et réclamé la concurrence.

M. McKENZIE: Je soulève une objection. Je crois que l'honorable député s'écarte de la question.

M. VIEN: Que le député de Springfield (M. Richardson) prenne son siège.

M. McKENZIE: Si l'honorable député entreprend de discuter la question du tarif, nous n'en finirons jamais avec l'examen de ce projet.

M. RICHARDSON: Je n'en parlais qu'incidemment. J'ai averti le président, qui m'a dit que l'on avait accordé tant de latitude qu'il serait indulgent à mon égard. Le leader de l'opposition lui-même a lu un long extrait du "Montreal Star" et l'honorable député de Maisonneuve (M. Lemieux)

a, lui aussi, fait de nombreuses citations. Réellement, je traite la question des chemins de fer. Le parti libéral a promis des réformes au sujet de la construction des chemins de fer; mais il a dépensé un billion pour construire un chemin de fer transcontinental, qui, à l'avis unanime, était une entreprise absolument inutile et superflue. On avait promis que ce chemin de fer coûterait environ 13 millions; en réalité, il a coûté au Canada 200 millions; la somme est si énorme que je ne pense pas que le réseau puisse jamais rapporter de profit. Quant au chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique, nous avons entendu, ce soir, le président du conseil privé nous dire le triste spectacle qu'offrait la duplication des lignes qui traversent les territoires du Nord-Ouest,—duplication que j'avais signalée au leader de l'opposition l'autre jour. Or, je ne trouve pas que cela démontre une politique bien sage, ni éclairée. Toutefois, je ne suis pas désireux de blâmer un parti plutôt que l'autre. Je pense que quiconque a étudié quelque peu la question ne peut pas douter que les représentants du peuple ont, avec l'appui du peuple, commis des fautes énormes dans la politique des chemins de fer. Les deux côtés sont à blâmer: c'est ainsi qu'il convient probablement le mieux de clore la discussion.

Nous sommes entrés dans une ère nouvelle. Les "bébés" dont a parlé le premier ministre intérimaire ne nous sont pas venus parce que nous les désirions; c'est un point que j'ai souvent essayé de faire comprendre à la Chambre et je tiens à le répéter. Nous n'allons point avoir un service national idéal. Si nous avions commencé comme essaya de le faire l'honorable Alexander Mackenzie, c'est-à-dire si nous avions adopté la nationalisation dès le début, nous aurions un service national idéal et le Canada serait plus riche de centaines de millions sinon de milliards. Mais ce temps-là est passé et l'on nous charge de ces bébés. Par conséquent, il me semble que le devoir oblige les députés de l'opposition d'assumer leur part de responsabilité dans les soins à donner à ces enfants, puisqu'ils sont également responsables de leur mise au monde.

J'ai été surpris, en lisant les journaux, d'en trouver comme le "Montreal Star" et le "Montreal Gazette" qui ne cessent de dénoncer la nationalisation, alors qu'il doit paraître évident à tous les députés et à tous les citoyens qu'il n'y a pas d'autre politique à suivre. Lord Atholstan, propriétaire du "Star", a fait un voyage très rapide dans l'Ouest, l'automne dernier, annonçant qu'il étudiait la question des chemins de fer. Naturellement, le "Star" est absolument opposé à la nationalisation. Est-ce que ces journaux ou est-ce que les députés de l'opposition désirent que la nation remette entre les mains de la compagnie du Pacifique-Canadien tous les chemins de fer que nous avons acquis, y compris le Grand-Tronc, qui va sans doute tomber en notre possession? Car s'ils adoptent cette politique il est probable que l'Etat sera appelé à combler les déficits qui pourront survenir touchant ces réseaux.

Mon honorable ami parle d'initiative privée; c'est cela qui a fait le malheur de toute l'affaire. C'est ce qui a conduit le réseau du Nord-Canadien—des centaines et des centaines de milles de voies qui n'auraient jamais dû être construites—au pouvoir de l'Etat; nous ne pouvons pas nous servir nous-mêmes. La même chose est arrivée pour le Grand-Tronc-Pacifique et pour le Transcontinental.

L'hon. M. LEMIEUX: Puis-je interrompre mon honorable ami? Puisqu'ils prétend que l'initiative privée est quelque peu dangereuse, ne pense-t-il pas que la commission des chemins de fer peut mettre un frein aux instincts de pillards inhérents à l'initiative privée en contrôlant les tarifs de transport des marchandises?

M. RICHARDSON: Je ne le pense pas, et je vais dire à mon honorable ami pourquoi. J'ai en mains un exemplaire de la "Montreal Gazette" dont je voudrais bien donner lecture, mais je dois me presser. La "Montreal Gazette" est un de ces journaux qui appuient lord Shaughnessy dans ses dénonciations de la nationalisation, et qui suit l'exemple donné à ce sujet par le "Montreal Star".

M. BUREAU: Il n'y a pas de mal à cela.

M. RICHARDSON: La "Gazette" de Montréal dit que, lorsque l'Etat aura acquis ces chemins de fer, le Gouvernement devra veiller à ce qu'on relève les tarifs de manière à faire face aux frais d'exploitation, d'entretien et d'intérêt à 5 p. 100, sur les capitaux engagés. Les frais à compte du capital pour le Grand Tronc sont de 127,000 dollars par mille. A mon avis, jusqu'au jugement dernier, il sera impossible de payer 5 p. 100 sur ces dépenses par mille.

L'hon. M. LEMIEUX: Mon honorable ami n'est pas aussi optimiste que certains de ses collègues.

M. RICHARDSON: Les frais imputables sur le capital pour le Pacifique-Canadien sont de 68,000 dollars par mille. C'est ainsi, on le voit, que ces journaux sont de connivence avec la compagnie du Pacifique-Canadien; car, si le Gouvernement oblige ces compagnies de chemins de fer à relever leurs tarifs de manière à payer 5 p. 100 d'intérêt sur ces énormes capitaux, il nous sera impossible de soutenir la concurrence du Pacifique-Canadien, et le régime de la nationalisation des chemins de fer recevrait, dès le début, le plus rude coup.

Voici le seul remède, et je pris mon honorable ami, le chef de l'opposition, de me prêter toute son attention. Le parti politique dont il se réclame est un peu plus responsable que tout autre des grosses bévues commises dans la construction de ces chemins de fer. Le Grand-Tronc-Pacifique a coûté près de 7,000 dollars par mille et le Transcontinental a coûté une somme énorme par mille—je ne saurais préciser le chiffre. Si l'Etat est obligé de se charger de ces chemins de fer et de relever les tarifs de manière à faire face aux frais d'exploitation, d'entretien et d'intérêt à 5 p. 100 sur ces capitaux, alors la nationalisation des chemins de fer aura été un fiasco dès le début. Force nous est bien d'en subir les conséquences. Les deux partis sont également responsables des incroyables bévues commises. Quand nous aurons nationalisé le Grand-Tronc, comme cela se fera en toute probabilité, il faudra coordonner tout le réseau de l'Etat, et il y aura des centaines ou plutôt des milliers de milles de chemins de fer inutiles, construits en pure perte, par suite des bévues commises par les représentants du peuple. Le Grand-Tronc-Pacifique et le Nord-Canadien sont parallèles sur des centaines de milles, en traversant le pas de Yellow-Head; on pourrait se lancer des boules de neige d'une ligne à l'autre. Le Nord-Canadien a bien des centaines de milles de chemins de fer inutiles.

J'ai approuvé l'attitude prise par le premier ministre (sir Robert Borden), quand sir Wilfrid Laurier exposa son intention de construire le Transcontinental et le Grand-Tronc-Pacifique, encore que mon honorable ami de Maisonneuve, (M. Lemieux) s'il voulait en faire le sincère aveu, dirait que c'était une incroyable bévue. L'attitude adoptée par le premier ministre (sir Robert Borden), à titre de chef de l'Opposition à cette époque, c'était qu'il ne fallait pas construire ces chemins de fer, mais qu'il fallait doubler la ligne du Pacifique-Canadien sur la rive nord, et donner au nouveau réseau droit de parcours sur le chemin de fer Canadien du Pacifique. Ç'eût été le système idéal et cela nous eût épargné un milliard; mais à cette époque, nous avions dans l'Ouest, ce mage politique, Wm. Clifford Sifton, qui menait l'affaire tambour battant, et quand il brigua les suffrages populaires à Brandon, il avait déjà tout un bataillon d'ingénieurs faisant le tracé des embranchements presque à la porte même de tout libéral récalcitrant et de tout tory qui, pensait-il, pourrait être induit à voter pour lui.

L'hon. M. LEMIEUX: Mon honorable ami semble étonné.

M. RICHARDSON: Mon honorable ami semble agréablement surpris. C'est alors qu'on greva le pays de milliers de milles de chemins de fer inutiles. Je n'ai conversé avec aucun membre du cabinet; seulement, à mon avis, le seul système judicieux qui permette d'appliquer avec succès le régime de la nationalisation, consiste à coordonner tout le réseau de l'Etat, à faire disparaître chaque mille de chemin de fer inutile; puis, une commission nous dirait quel serait le prix légitime du réseau, et quels tarifs il faudrait établir pour solder les frais d'exploitation, d'entretien et, disons, 5 p. 100 sur les capitaux, ainsi constatés. Cela reviendrait à rayer du grand-livre de l'Etat probablement un demi-milliard de dollars, mais c'est le seul moyen d'appliquer avec succès le régime de la nationalisation. C'est aussi le moyen légitime, parceque les deux partis politiques, je le répète, sont également responsables de ce qui est arrivé, et le public partage aussi cette responsabilité, puisqu'il a prêté son appui aux deux partis dans l'application de cette politique insensée. Qu'ils en subissent donc les conséquences.

J'ai été frappé de l'attitude prise par mon honorable collègue (M. Lemieux), quand il a dit, cet après-midi, que la province de Québec n'a pas eu sa part de ces quarante-deux concessions de chemins de fer.

L'hon. M. LEMIEUX: Quarante-quatre.

M. RICHARDSON: Le premier ministre intérimaire a touché à ce côté de la question, et cela avec tant d'habileté et de savoir-faire, que j'hésite réellement à y revenir. Cela, tout de même, nous a indiqué l'orientation de la pensée de l'honorable député: l'Ouest obtient beaucoup, et pourquoi pas l'Est? Pourquoi la province de Québec n'aurait-elle pas sa part?

Il a laissé entendre que la construction de ces chemins de fer pourrait servir à des fins politiques.

M. BUREAU: Très bien.

M. RICHARDSON: Cela prouve que dans l'esprit de l'honorable député et peut-être dans celui de quelques autres—probablement dans l'esprit de mon honorable ami (M. Bureau) il y a l'idée que cette construction de chemin de fer pourrait servir à des buts politiques.

M. BUREAU: C'est contre ma pensée.

M. RICHARDSON: Mais au nom de Dieu—et je mets son nom sur mes lèvres avec respect—l'heure est certainement arrivée où l'on devrait faire disparaître ce genre de chose de la vie publique du pays. L'idée de service doit certainement remplacer l'idée de patronage politique ou de pouvoir politique. Dans tous les cas, si ce n'est pas dans l'esprit des membres de la Chambre, c'est dans l'esprit du peuple qui commence à comprendre ce que signifie la question des chemins de fer. L'honorable député de Dorchester (M. Cannon) a dit qu'il était fatigué d'entendre parler de cette question de chemin de fer.

M. CANNON: Je n'ai pas dit que j'en étais fatigué; j'ai dit que le peuple était fatigué de la méthode employée par le Gouvernement pour traiter cette question.

M. RICHARDSON: Je suis tout disposé à accepter ce que dit mon honorable ami, bien que s'il veuille se reporter au hansard il verra qu'il a employé ce langage. Toutefois, je ne veux pas lui attribuer quelque chose qu'il n'a pas dit. Mais le peuple dont il parle sera bien plus fatigué avant d'en avoir fini avec cette question de chemin de fer. C'est la question la plus importante au point de vue des intérêts économiques du pays. Je ne crois même pas qu'elle vienne après le tarif, bien que peut-être le député de Red-Deer ne soit pas de mon avis à ce sujet. La question des chemins de fer affecte d'une façon vitale les intérêts de la population; elle les affecte pour des millions chaque année. Si vous augmentez les tarifs, voyez ce qu'il en coûte. Le Pacifique-Canadien a accumulé un énorme surplus. Pourquoi a-t-il pu le faire? Comme l'a dit sir John Willison, ce que le pays a fait pour le Pacifique-Canadien a été le marché le plus insensé qu'ait jamais consenti un peuple libre. Nous lui avons donné assez de subventions pour construire et équiper la ligne deux ou trois fois et plus; il n'est pas étonnant que la compagnie soit dans une position particulièrement bonne pour gérer ses affaires.

Le Pacifique-Canadien a été doté avec une générosité orientale et l'on blâme le Gouvernement s'il traite d'une façon raisonnablement généreuse le système de la nationalisation. Suivant moi, il n'y a qu'une seule manière de régler cette question, c'est par la méthode que le Gouvernement a adoptée. En siégeant ici ce soir, après avoir combattu pendant trente ans pour la nationalisation, c'est très encourageant pour moi de constater qu'enfin les principaux membres du Gouvernement sont très en faveur de ce principe. La nationalisation n'est pas une conception nouvelle, comme on pourrait le croire parce qu'a dit le député de Kamouraska (M. Lapointe). C'est un succès dans le glorieux pays d'où viennent ses ancêtres, la France. J'ai quelque hésitation à citer l'Allemagne, mais dans ce pays, les lignes de chemin de fer de l'Etat paient cinq pour cent du capital engagé et d'après un article que j'ai lu dans une revue il y a quelque temps, les quatre cinquièmes de la population voyagent à raison d'un demi-cent par mille parce qu'il existe des premières, deuxièmes, troisièmes et quatrièmes classes. Les colonies australiennes possèdent tous les chemins de fer. La Suisse, la république la plus progressive de l'Europe à ses chemins de fer; la Hongrie est propriétaire de ses voies ferrées, pourquoi le Canada ne posséderait-il pas ses chemins de fer? La nationalisation est le seul système que l'on puisse adopter; il a été imposé au peuple. On doit faire des règlements tels et réduire la capitalisation à un point que la faillite sera impossible. La compagnie du Pacifique-Canadien sait qu'on peut créer un réseau convenable par la coordination des services et que le public sera très bien disposé à l'égard de son réseau. J'admire autant que le premier ministre intérimaire la façon dont le Pacifique-Canadien est administré et exploité et l'habileté de son personnel. Nous devons faire des chemins de fer nationaux du Canada un réseau qui intéressera le public aussi fortement que le Pacifique-Canadien.

M. McKENZIE: Le ministre veut-il s'en tenir à l'arrangement que nous avons pris de lever la séance à onze heures?

L'hon. M. REID: Je ne suis pas désireux que nous siégeons tard, mais je ne pense pas qu'il soit déraisonnable de demander d'adopter cet article que nous avons discuté toute la journée et de reprendre le bill lundi.

M. BUREAU: Le ministre ne doit pas oublier que le premier ministre intérimaire a pris une heure et quart du temps du comité, que le président du conseil (M. Rowell) a pris quelques minutes et le député

de Springfield (M. Richardson) aussi quelque temps.

La question de la nationalisation a été débattue, en sorte que pendant ce temps-là nous n'avons pas été en mesure de discuter cet article en particulier. Il est donc inexact de prétendre que nous avons monopolisé le temps de la Chambre.

L'hon. M. REID: Je ne blâme personne. Nous ne pouvons refuser d'accorder ces prorogations de délai; des travaux ont été exécutés sur ces lignes de chemins de fer, et ainsi de suite. Je ne demande pas que nous adoptions l'annexe ce soir, mais pourquoi n'adopterions-nous pas cet article?

M. McKENZIE: Je propose que cet article soit rayé du bill; que le projet soit adopté et, lorsque cela sera fait, avant longtemps je l'espère, mon honorable ami pourra revenir devant le Parlement avec un projet de loi distinct, pour rétablir ces chartes. Le nouveau bill pourra être renvoyé au comité des chemins de fer; les fonctionnaires de la compagnie seront présents et pourront expliquer quelles sont celles de ces quarante-quatre compagnies dont ils désirent voir prolonger ou renouveler les concessions. Il se peut qu'ils demandent que toutes ces concessions périmées redeviennent en vigueur; mais le contraire est également possible. Voilà, à mon sens, une proposition juste et raisonnable.

L'hon. M. MEIGHEN: Voilà qui constituerait l'obstruction la plus efficace que le génie humain puisse inventer. Toute la journée, nous avons discuté la question de renouveler des chartes que possédaient des compagnies dont le Canada est propriétaire. Or, on vient nous demander aujourd'hui d'adopter les autres articles du bill et de revenir plus tard devant le Parlement avec un autre projet de loi tendant à rétablir les concessions en question. Il faudrait dans ce cas consacrer quatre ou cinq séances à discuter la résolution; viendrait ensuite la délibération du bill article par article devant la Chambre siégeant en comité général, et enfin la troisième lecture; il faudrait recommencer toute la procédure. Bref, on nous demande de revenir, ce soir, en arrière, juste au point où nous avons commencé il y a quelques semaines. Et le chef de l'opposition trouve que la proposition est juste.

M. BUREAU: C'est la première fois que nous entendons parler de ces nouvelles lignes de chemins de fer. Je demande également que la 2e annexe soit insérée dans les colonnes des "Débats," afin que nous puissions en obtenir des copies.

L'hon. M. MEIGHEN: L'annexe sera imprimée ce soir.

M. BUREAU: Est-ce que le ministre à l'intention de faire imprimer ce bill?

L'hon. M. MEIGHEN: L'annexe sera imprimée.

M. CLARK (Red-Deer): A quelle convention le chef de l'opposition fait-il allusion lorsqu'il prétend que la séance est levée à onze heures du soir? Nous ne sommes pas tous au courant de cette entente, et je lui ferai observer qu'il est à peine dix heures et quart en réalité suivant l'heure solaire. La soirée n'est donc pas si avancée que cela.

M. McKENZIE: Je ne sais si cela peut passer pour une convention aux yeux de mon honorable ami. Il s'agit d'un arrangement que j'ai conclu au début de la présente session avec le ministre des Finances. Cette entente a été conclue à sa demande et non à la mienne.

M. CLARK (Red-Deer): Mon honorable ami désire, je suppose, que la session prenne fin cette année. Pour moi, je ne suis pas pressé, et jusqu'à ce jour nous avons eu une session plutôt agréable.

M. BUREAU: Je suis surpris que le ministre se montre si rétrograde que cela. Règle générale, il a toujours passé pour un homme de progrès.

M. McKENZIE: On a lancé à la tête de l'opposition,—le président du conseil (M. Rowell) a fait une insinuation assez vague, mais le ministre des Finances (sir Thomas White) a affirmé catégoriquement—qu'il se trouve dans les rangs de la gauche un groupe de députés qui s'opposent à l'adoption du projet, parce qu'ils représentent la compagnie du Pacifique-Canadien. Je me contenterai de répondre que cette affirmation est absolument dénuée de tout fondement; de fait, ces insinuations sont faites dans le but de faire planer le doute sur l'intégrité et l'honneur des membres de l'opposition. Si le ministre des Finances (sir Thomas White) croit qu'il est honorable pour lui d'être membre d'un Parlement dont ferait partie une opposition de la nature de celle qu'il a décrite, cette conception n'est guère à son honneur. Je regrette qu'il soit absent de la Chambre en ce moment, car je désire lui faire savoir que, s'il a quelque souci de l'estime que je lui porte, je suis extrêmement peiné d'avoir entendu les affirmations enflammées qui sont tombées de ses lèvres ce soir. J'ose espérer que lorsqu'il relira ses déclarations

à tête reposée, il regrettera de s'être laissé emporter par la chaleur du débat jusqu'au point de stigmatiser des membres de la gauche en les accusant d'être à la solde de certaines grandes compagnies ou de se laisser influencer par des considérations autres que l'intérêt du pays. S'il se trouve quelqu'un dans cette Assemblée pour approuver l'attitude du ministre des Finances, j'en serais fort surpris.

On a beaucoup parlé, au cours de ce débat, de l'attitude de la gauche relativement à cette question. L'année dernière, le Gouvernement n'a jamais soufflé mot de cette compagnie ou de cette politique; or, je veux définir mon attitude en exposant clairement les observations que j'ai faites sur ce sujet l'année dernière, alors qu'il n'était pas du tout question de la politique que le Gouvernement préconise à l'heure qu'il est.

Voici ce que je disais l'année dernière, au moment où la Chambre faisait un examen des crédits du ministère des Chemins de fer, selon que le rapporte le compte rendu des Débats, à la page 2298 (v. a.).

M. Mackenzie: Il importe au peuple que nous comprenions bien ce que nous faisons. Si c'était ici une assemblée de directeurs, elle ne serait pas très réjouissante. Les directeurs et les actionnaires auraient découvert que nous avons des millions de dollars en vue de l'extension et l'exploitation du réseau, et que nous n'avons pas réalisé le moindre bénéfice. Nous sommes endettés. Si nous étions des directeurs et des actionnaires ordinaires d'un chemin de fer, nous serions obligés de mettre la main dans nos goussets pour y trouver l'argent nécessaire à des travaux d'amélioration et à l'exploitation du réseau, ce qui ne serait pas une perspective riante. Au demeurant, nous sommes des débutants dans cette entreprise. Je n'ai jamais été en faveur de la nationalisation.

Il ne peut y avoir d'erreur sur l'opinion que j'avais alors.

Je ne le suis pas maintenant, parce que je crois qu'un particulier réussira mieux dans ce genre d'entreprise. Particulièrement pour les fins de colonisation et pour développer une contrée, l'entreprise et l'énergie particulière feront beaucoup mieux que la nationalisation.

Voici maintenant qui va rendre ma pensée parfaitement claire.

Mais, par la force des circonstances, nous sommes dans ce filet; nous devons y rester et nous arranger le mieux possible. C'est ainsi que j'envisage la chose.

Impossible de se méprendre.

Pendant que le chemin de fer Pacifique-Canadien est administré par des particuliers, nous avons un point de comparaison pour nos travaux. Il serait intéressant pour moi comme citoyen canadien, comme député, de savoir quels sont nos frais par mille d'exploitation, simplement pour la circulation du chemin de fer, en comparaison des frais du Pacifique-Canadien. Il serait intéressant de savoir quelles sont nos dépenses pour les améliorations, pour l'entretien des voies, pour le matériel roulant et autres nécessités, en comparaison de celles du Pacifique-Canadien. Tout le monde admet que ce chemin de fer est bien dirigé, et pourvu d'un bon matériel. Il rapporte de l'argent. Il est à côté du nôtre dans le même pays et il n'y a pas de raison pour que nous n'ayons pas des hommes aussi capables et aussi intelligents pour exploiter le nôtre qu'ils en ont. Je m'attends à ce que le ministre des Chemins de fer vienne faire devant cette Chambre une comparaison qui lui soit favorable entre son chemin de fer et la compagnie particulière et puisse démontrer qu'il fait des profits.

[M. McKenzie.]

On me fera sûrement la faveur de croire que j'ai cette fois-là exprimé sincèrement mon avis. Il n'était pas encore question du présent bill, et personne n'y pensait. Je ne suis pas aujourd'hui exactement dans la même position que j'étais alors. Si je pouvais faire à ma guise, ce chemin de fer ne nous aurait jamais appartenu; mais il est à nous, et il ne s'agit plus que d'en tirer le meilleur parti possible. La meilleure preuve de mon attitude se trouve dans mes dires antérieurs, et je n'ai pas changé mes opinions d'un iota. Je désire que ce réseau soit administré de la meilleure manière possible, et qu'on ne le charge pas de vieilleries. Mon excellent ami de Springfield (M. Richardson) est de ceux, j'en suis sûr, qui ne veulent pas de l'inutile bagage de MM. Mackenzie et Mann dans cette nouvelle entreprise.

M. RICHARDSON: Je suis de tout cœur avec vous.

M. McKENZIE: Il n'est personne dans l'Ouest qui veuille de MM. Mackenzie et Mann, lesquels n'ont jamais su assurer la réussite d'un chemin de fer, et je m'oppose à ce que l'Etat se charge des quarante-quatre entreprises de MM. Mackenzie et Mann, entreprises dont nous ne connaissons absolument rien et qui peuvent faire éternellement obstacle au succès de celle-ci.

Mon excellent ami le ministre de la Colonisation et de l'Immigration (M. Calder) branle la tête; mais, qu'il la branle ou non, il pourra rien n'y trouver. Je suis sûr d'une chose dans tous les cas, c'est que nous avons tout ce qu'il faut au Gouvernement pour construire des chemins de fer dans l'Ouest ou dans une partie quelconque du Canada où il jugerait à propos de le faire. L'article 23 nous autorise à bâtir des lignes partout où il nous plaira. De plus, il y a la vieille loi des chemins de fer que l'on rend applicable à cet article, excepté en ce qu'elle peut avoir d'incompatible avec le présent bill. Nous avons une loi spéciale pour les

chemins de fer de l'Etat, et tout ce qu'il nous reste à faire, c'est d'ajouter à cet article du bill deux lignes déclarant que cette dernière loi s'appliquera ici. Nous aurons alors dans les mains de la compagnie tous les pouvoirs et privilèges de la loi des chemins de fer de l'Etat avec ceux de toutes les autres. Avec cet organisme et tous ces pouvoirs, pourquoi irions-nous fouiller les tombes de l'Ouest pour en faire lever les corps de ces vieilles entreprises de Mackenzie et Mann? S'il faut quand même remettre sur pied ces malsaines carcasses et les amener dans cette Chambre, il faudra les remiser dans une pièce à part où nous n'aurons pas à respirer leur odeur désagréable.

Je ne veux gêner en rien cette entreprise, non plus que critiquer les nominations que l'on a faites. J'ai rencontré quelquefois M. Hanna et j'espère qu'il en sera; je crois qu'il a des vues larges et que c'est un homme d'une haute capacité. Exception faite en sa faveur, le Gouvernement me permettra bien de lui dire que le peuple de ce pays n'a que faire de l'antique bagage de MM. Mackenzie et Mann.

L'hon. M. LEMIEUX: Et M. Hamilton?

M. McKENZIE: Le ministre de l'Immigration aura soin de lui. Je crois savoir qu'une rente viagère a été assurée à cet homme, qui était l'adversaire du ministre. Je crois avoir exposé clairement pourquoi je ne veux pas que l'on ressuscite tous ces actes inutiles d'institution civile. Pourquoi assujettir cette nouvelle compagnie à une charte, avec de l'argent en banque appartenant à une province, et l'obliger à se conformer aux dispositions de cette charte? Nous ne voulons consacrer que nos propres deniers à la construction de ce chemin de fer, et il nous faut trouver moyen de faire bénéficier les provinces de cet argent, ce sera tant mieux pour elles.

On a conclu avec Mackenzie et Mann des marchés qui n'étaient pas favorables au peuple, et en nous emparant de ces chartes nous héritons des conséquences de ces marchés-là, nous acceptons les tracés et toutes les restrictions imposées au peuple par Mackenzie et Mann. Nous ne savons rien de ces chartes, nous n'avons pas un mot de renseignement à leur sujet, et cependant on vient nous dire que nous manquons de loyalisme, que nous sommes des faiseurs d'embarras, que nous nous sommes mis au service du Pacifique, parce que nous ne voulons pas qu'on impose au peuple les obligations résultant de ces marchés, avant de nous avoir fait connaître ce qui en est. Il est notoire que quelques-unes de ces chartes sont caduques depuis dix ans. Est-il raisonnable de supposer que nous, les représentants du peuple, allons sanctionner une législation comme celle-là, que nous ne connaissons pas du tout, et dont les membres du parti ministériel ne peuvent rien nous apprendre? Je dirai à ceux-ci: Travaillez à faire adopter votre bill, à faire autoriser votre compagnie, faites comparaître un comité spécial et je vais vous promettre qu'on ne s'opposera pas à ce que la législation soit adoptée le plus tôt possible, si M. Hanna déclare que ces chartes sont nécessaires dans l'intérêt de la population de l'Ouest et du réseau des chemins de fer nationaux.

L'hon. M. MEIGHEN: Le discours que l'honorable député vient de prononcer va rendre difficile l'abandon de l'attitude qu'il a prise lui-même et qu'il a laissé prendre et fait prendre, aujourd'hui, à son parti.

M. McKENZIE: La journée est bien avancée.

L'hon. M. MEIGHEN: Et il ne s'est pas fait beaucoup d'ouvrage, ce dont l'honorable député et ses amis sont responsables. L'honorable député ne veut pas qu'il soit dit que l'opposition à cet article est suscitée par des sociétés privées. Les événements parleront par eux-mêmes.

Il en sera ainsi des discours de la gauche, y compris celui du député de Maisonneuve (M. Lemieux), qui est sans doute répandu dans tout le pays, à l'heure qu'il est. L'honorable député n'a pas allégué que les chartes constituaient des embarras, et pas un membre de la députation ne l'a prétendu, non plus. Les chartes ne comportent pas d'obligations, mais seulement des droits qui peuvent être exercés ou non, selon que la compagnie, avec l'approbation du Gouvernement et du Parlement, le juge à propos.

Les décrire comme étant des "obligations", des "restes", des "obstacles" et des ruines, ce serait présumer que les membres de la députation sont des enfants ou des fous. Les chartes constituent des droits, et nous le savons. Nous savons, par conséquent, que ce ne sont pas des embarras. Le pays sait, également, qu'elles constituent des droits et qu'il existe certaines raisons pour que l'on s'oppose ainsi à ce qu'il soit accordé au réseau des chemins de fer nationaux des droits résultant de ces chartes.

L'honorable député de Maisonneuve (M. Lemieux) s'est exprimé en termes très clairs, il a donné comme raison de son op-

position que, si ces chartes devaient échoir au réseau des chemins de fer nationaux qui les avait d'abord détenues,—lui seul les a détenues—elles ne seraient pas à la disposition de compagnies particulières. Il n'y à donc pas à s'y tromper, elles ne seraient pas à la disposition de compagnies privées. Mais je n'attache pas autant d'importance aux paroles qu'aux actions.

L'hon. M. LEMIEUX: Je n'ai jamais dit cela.

L'hon. M. MEIGHEN: L'honorable député voudrait-il me dire ce qu'il a dit?

L'hon. M. LEMIEUX: Je vais le répéter pour la troisième fois. Quand nous avons discuté l'article 20, mon honorable ami a annoncé au comité qu'il avait une liste ou annexe comprenant quarante-quatre chartes que cet article était destiné à faire revivre. J'ai dit: Le Gouvernement n'entend pas construire ces chemins de fer—mon honorable ami a dit lui-même que le conseil des directeurs n'entendait pas construire ces chemins de fer, mais seulement faire revivre les chartes. J'ai dit: Voilà une charte collective en blanc que vous accordez à quarante-quatre lignes auxiliaires du Nord-Canadien, et quand il sera devenu nécessaire de construire ces chemins de fer, les chartes empêcheront les compagnies privées ou les provinces d'en construire là où il en faudra.

J'ai reproché au ministère d'avoir accordé au conseil d'administration une charte couvre-tout pour des chemins de fer qu'il n'a pas le dessein de construire.

L'hon. M. MEIGHEN: L'honorable député a décrit son attitude de la même manière que moi; seulement, il l'a fait avec plus de prolixité.

L'hon. M. LEMIEUX: Non. Soyez franc.

L'hon. M. MEIGHEN: Nous empêcherions des corporations privées d'établir des voies ferrées grâce à des chartes que les compagnies constituantes du réseau de l'Etat possèdent et que nous cherchons maintenant à acquérir.

M. BUREAU: Supposons que vous ne construisiez pas.

L'hon. M. MEIGHEN: Une chose certaine, c'est que nous ne pouvons pas construire, à moins que nous ne fassions revivre les chartes. Si l'honorable député craint que nous ne construisions pas, qu'il nous mette à l'épreuve en les renouvelant.

M. McKENZIE: Le ministre dit-il qu'il ne peut pas construire sans ces chartes?

[L'hon. M. Meighen.]

L'hon. M. MEIGHEN: Oui. Jusqu'à ce qu'elles soient renouvelées, nous ne pouvons pas construire comme ce bill sera adopté. Est-ce assez clair? Je le répète, je n'attache pas autant d'importance aux paroles qu'aux actes. Voici que nous avons siégé toute la journée, demandant l'adoption d'un article qui approuve simplement le renouvellement des chartes mentionnées dans une annexe, tandis que cette annexe elle-même sera étudiée plus tard par le comité qui pourra la modifier en supprimant tout droit conféré par une charte que l'annexe énumère. Nous demandons seulement au comité d'approuver le renouvellement des chartes en général, en laissant au comité la faculté de décider plus loin quelles chartes seront confirmées. Bien que nous ne demandions pas autre chose, nous avons rencontré toute la journée une résistance opiniâtre, et voici qu'à minuit, après tout cet examen, on nous dit que ce simple article ne peut pas être adopté. Le pays ne tirera-t-il pas une conclusion, et quelle conclusion peut-il tirer?

M. McKENZIE: Je l'ignore.

L'hon. M. MEIGHEN: L'honorable député l'ignore, mais je crains que le pays ne le sache.

M. BUREAU: Tenez compte du temps que vous passez à discuter.

L'hon. M. MEIGHEN: L'honorable député refuse de laisser adopter un article qui déclare simplement que les chemins de fer nationaux du Canada peuvent faire revivre des chartes, lorsqu'il sait comme toute la députation que le comité sera libre de dire plus tard quelles chartes peuvent être renouvelées.

M. McKENZIE: Je suis d'avis que mon honorable ami a complètement tort. C'est une faute de nous demander de faire revivre quarante-quatre chartes, en disant qu'il fera un triage plus tard.

L'hon. M. MEIGHEN: L'honorable député sait que nous n'avons pas dit que nous ferions un triage. Lorsque l'annexe du présent bill sera délibérée, ce qui ne peut avoir lieu qu'après l'adoption de tous les articles, ce comité pourra en enlever une de ces chartes ou les enlever toutes, ou bien en ajouter d'autres. Malgré cela et sachant que, en adoptant le présent article, il ne s'engage pas à faire revivre une seule charte, il affirme qu'il ne peut pas permettre que l'article soit adopté. Qu'est-ce que le pays dira de cette attitude?

M. McKENZIE: Je ne laisse rien aux déductions. J'ai fait connaître entièrement et clairement l'attitude que je prends cette année et celle que j'ai prise l'an dernier. Peu m'importe ce que le ministre dit des conclusions que le pays pourra tirer.

L'hon. M. MEIGHEN: Je comprends l'attitude de mon honorable ami; elle est hostile à la nationalisation. L'opinion qu'il en a peut le porter à critiquer ce bill. Je veux bien admettre qu'il s'oppose à la nationalisation, et il peut vaincre ou périr en défendant son idée. Il n'a pas caché sa pensée. Mais, son opposition à la nationalisation explique-t-elle pourquoi il refuserait de permettre au comité de se prononcer sur un simple article dont l'unique objet est de faire revivre des chartes déterminées que le comité n'a pas encore examinées? Est-ce là la conséquence nécessaire de sa négation du principe de la nationalisation? Il n'y a aucun rapport entre l'une et l'autre. J'attends encore qu'on m'explique pourquoi l'honorable député ne peut pas permettre que cet article soit adopté après toute une journée de délibération.

M. BUREAU: L'amendement est ainsi conçu:

Les délais pour le commencemnt et le parachèvement de la construction des lignes de chemin de fer énumérées dans la deuxième annexe de la présente loi que chacune des compagnies comprises dans réseau du Nord-Canadien était autorisée à construire sont par les présentes prorogées de deux et cinq ans respectivement après l'adoption de la présente loi.

L'hon. M. MEIGHEN: Et nous soumettrons ces chartes lorsque l'annexe sera en délibération, et leur sort pourra être réglé.

M. BUREAU: Après que le bill sera adopté vous aurez fait revivre pour deux à cinq ans toutes les lignes de chemins de fer énumérées dans la deuxième annexe de la présente loi.

L'hon. M. MEIGHEN: Sauf examen.

M. BUREAU: L'absence de restriction est absolue.

L'hon. M. MEIGHEN: L'honorable député sait fort bien qu'il sera loisible de modifier l'annexe quand nous en aurons abordé l'examen.

M. BUREAU: Ce n'est pas de cela que je parle.

L'hon. M. MEIGHEN: L'honorable député prétend-il que nous ne pourrons ni abréger l'annexe ni l'augmenter quand l'heure sera venue de l'examiner?

M. BUREAU: Je n'ai pas à subir de contre-interrogatoire; je donne lecture de l'amendement conçu par mon honorable ami.

L'hon. M. MEIGHEN: L'honorable député aurait-il l'obligeance de répondre à la question?

M. BUREAU: Je n'ai pas de réponse à donner; c'est moi qui fais une question.

L'hon. M. MEIGHEN: J'y puis répondre moi-même.

M. BUREAU: Le ministre ayant rédigé la loi, c'est à lui qu'il appartient de la défendre. Tel qu'on veut le modifier, l'article porte ce qui suit:

Les délais pour le commencement et l'achèvement de la construction des lignes de chemin de fer spécifiées en la seconde annexe de la présente loi... sont par les présentes prorogés.

On ne peut séparer l'article.

L'hon. M. MEIGHEN: Il n'y a pas de raison de le séparer.

M. BUREAU: Les prorogations sont toutes autorisées sans être spécifiées.

L'hon. M. MEIGHEN: Sans doute. Quand l'annexe est une fois complétée, tout l'est; mais tant qu'elle n'est pas complète, rien n'est définitivement arrêté. Si l'honorable député se rend bien compte de cela, il pourra décider, quand nous en serons rendus à l'examen de l'annexe, si l'on doit laisser subsister l'une quelconque ou l'ensemble des autorisations qui y sont mentionnées. L'adoption du présent article ne nous engage donc définitivement à rien en ce qui concerne l'adoption de l'ensemble de l'annexe.

M. BUREAU: Monsieur le président, vous avez décidé, cet après-midi, que l'examen de l'annexe ne devra venir qu'en dernier lieu. J'affirme qu'il n'en peut être ainsi dans le cas présent.

L'hon. M. MEIGHEN: Les cas sont identiques.

M. BUREAU: Selon moi, il s'agit de motiver notre avis sur la question de savoir s'il y a lieu d'adopter ou de rejeter l'annexe même, et de décider si les autorisations qui y sont spécifiées méritent ou ne méritent pas d'être renouvelées ou prorogées. Mon honorable ami ne saurait soutenir qu'après avoir rétabli toutes ces chartes par l'adoption de l'article 20 nous pouvons revenir sur nos pas et rayer de l'annexe toutes celles qui nous déplaisent.

L'hon. M. MEIGHEN: Ce texte-ci ne diffère pas de celui de tout autre article ayant trait à une annexe.

M. BUREAU: Peu importe en quels termes il est conçu.

L'hon. M. MEIGHEN: L'honorable député me suppose-t-il incapable de lui trouver un texte en tous points semblable à celui-ci, ayant trait à une annexe et en comportant l'adoption sans qu'on eût modifié l'annexe?

M. BUREAU: On l'avait biffé?

L'hon. M. MEIGHEN: Non, mais subséquemment mis à l'étude et modifié.

M. BUREAU: Le cas était peut-être différent.

M. CAHILL: Le ministre intérimaire de la Justice (M. Meighen) semble se préoccuper beaucoup de l'opinion que les gens se font de notre attitude à l'égard du projet de loi. Puisqu'il est si inquiet que cela, qu'il fasse donc lancer un bref d'élection dans la circonscription d'Ontario-Nord; cela lui permettra de se rendre compte du sentiment de la population de l'Ontario, où le service hydro-électrique. . .

M. le PRESIDENT: A la question!

M. VIEN: Les membres du cabinet se sont permis des insinuations assez peu en harmonie avec l'élévation de leur charge. Ainsi, on a fait entendre que l'intérêt que nous portons à cette question est purement simulé—je cite les paroles mêmes du premier ministre intérimaire—que nous ne nous efforçons pas de sauvegarder l'intérêt général, et que notre attitude n'est qu'une feinte. Il me paraît n'avoir guère été mieux inspiré quand il a dit des députés de la gauche qu'en prenant la parole sur cette question ils n'ont qu'une chose en vue: faire mousser des intérêts privés et plus particulièrement ceux du Pacifique-Canadien. Il a aussi reproché à l'opposition de retarder outre mesure l'établissement de cette nouvelle loi.

Se levant après le premier ministre intérimaire, le représentant de Springfield (M. Richardson) est venu prétendre que nous nous opposons à l'adoption de l'article en discussion parce qu'il tend à proroger les délais relatifs à la construction des différentes lignes secondaires de chemin de fer. Ces insinuations sont entièrement dénuées de fondement. L'opposition a le droit et le devoir de scruter avec un soin minutieux, surtout quand la Chambre siège en comité général, les mesures proposées par le Gouvernement.

[L'hon. M Meighen.]

Que le pays ait à porter le fardeau d'un nombre excessif de voies parallèles, ce n'est pas la première fois qu'on l'entend dire à la Chambre.

Le rapport Drayton-Acworth observe que nous avons multiplié les lignes de chemins de fer. Le ministre des Finances a dit au cours de ses observations que nous avions construit trop de voies ferrées en Canada, que plusieurs lignes allaient trop loin. Et malgré cela, pendant que le rapport Drayton-Acworth accuse les deux partis d'avoir construit trop de voies ferrées, pendant que le ministre des Finances déclare que les lignes avaient été dédoublées et étendues trop loin, le ministre des Chemins de fer dépose sur le bureau une annexe qui demande l'autorisation de construire quarante-quatre voies d'embranchements. Nous ne nous opposons pas à la construction de ces lignes; nous allons simplement au fond de la question. (Exclamations.)

Quelques députés jugent à propos de rire. Qu'ils se rappellent ce qui fut dit devant la Chambre aujourd'hui: ils comprendront que la discussion ne s'est pas limitée à l'article 20 ou à l'annexe. Quand le ministre des Finances s'est plaint que l'opposition retardait l'adoption de cet article, il lui aurait mieux valu parler des incohérences patriotiques et politiques de l'honorable député de Red-Deer (M. Clark) le jour de la Confédération. Mais non, il n'avait que des fleurs à offrir à cet honorable député, ce qui donne plus de motifs à soupçonner là une manigance politique. Les honorables députés de la droite sont très sensibles à l'accusation qu'ils ne sont pas toujours mus par le souci de l'intérêt public. Et malgré cela, ils ont le toupet d'insinuer que c'est nous qui ne le sommes pas. On ne devrait pas être surpris que l'opposition posa quelques questions avant de donner une autorisation générale de construire quarante-quatre voies d'embranchement. Les membres du cabinet ont eu amplement le temps d'examiner le contenu de l'annexe, mais nous, de la gauche, n'avons pas eu cet avantage. Nous demandons simplement au ministre des Chemins de fer, de réserver l'article, tant que nous n'en aurons pas découvert le sens réel.

L'hon. M. REID: J'aimerais à donner une explication concernant l'annexe que j'ai insérée. Dès l'abord, on se proposait de renouveler toutes les chartes, mais les membres de la gauche voulurent que les chartes fussent énumérées. Je demandai donc au procureur du ministère de me donner la liste des lignes dont il devait être nécessaire que nous nous occupions cette

année. Il acquiesça à ma demande, et cela dans la cédule que l'on a tant discutée, et qui se rapporte aux entreprises à exécuter cette année. Les honorables députés de la gauche demandent du délai, afin d'étudier l'annexe. L'honorable député des Trois-Rivières (M. Bureau) craint que l'annexe ne soit adoptée du fait de l'adoption de l'article. Je veux assurer nos collègues que si l'article est adopté, nous pourrons quand même, si nous le désirons, en nous occupant de l'annexe, étudier séparément le cas de chacune des quarante-quatre voies ferrées.

Je mentionne cela pour que nos collègues ne pensent pas que nous voulons forcer l'adoption de quoi que ce soit. Je leur demanderais de laisser voter l'article, afin que nous accomplissions un progrès aujourd'hui. Ce n'est qu'un article entre trente, et je demande que l'on puisse prendre le vote à son sujet, avec l'entente que l'annexe sera étudiée dans ses détails quand nous l'aborderons.

M. VIEN: Je signalerai au ministre, que si nous adoptons l'article 20, nous admettons le principe.

L'hon. M. CALDER: Quant à cette liste des chartes, je puis dire que je connais la situation des voies ferrées dans la province de la Saskatchewan, car j'en fus le ministre des Chemins de fer durant cinq ans. Plusieurs de ces chartes furent concédées originairement par le gouvernement de la Saskatchewan et je suis au courant de ce qui les touche. De fait, on construira prochainement un certain nombre de ces voies ferrées, et il est d'absolue nécessité de faire renouveler ces chartes.

La compagnie du chemin de fer national canadien s'occupera de quelques-uns de ces chemins de fer dans quelques semaines, de sorte qu'il est essentiel d'adopter le principe stipulé dans cet article. Comme l'a dit le ministre des Chemins de fer, quand il sera temps d'étudier l'annexe, on aura plein avantage de discuter le cas de chacune de ces lignes. S'il est alors jugé nécessaire de biffer de la liste, certains des chemins de fer projetés, à la bonne heure. Quant aux trente ou vingt lignes de la province de la Saskatchewan, je connais la situation qui s'y rapporte et je puis dire qu'aucune de leurs chartes ne saurait être mise de côté. J'ose affirmer qu'il en est de même pour les autres embranchements.

M. VIEN: Il est fort possible qu'après un examen minutieux de l'article et de l'annexe, on ne trouve rien à dire à leur encontre. Si l'on doit, plus tard, scruter l'annexe en détail, il n'existe assurément pas d'objection à l'ajournement de l'article jusqu'à la prochaine séance de la Chambre, afin que nous puissions nous assimiler entièrement chacune de ses dispositions.

De cette façon nous pourrons sauver beaucoup de temps au comité, et faciliter probablement l'adoption finale de l'article et de l'annexe, qui ont pour ainsi dire la même signification; si nous approuvons l'un, nous approuverons sûrement l'autre.

M. le PRESIDENT: La Chambre est-elle prête à prendre une décision?

M. VIEN: Non. Si le ministre ne veut pas accéder à notre demande, nous sommes prêts à continuer la discussion.

L'hon. M. REID: Très bien.

M. McKENZIE: Je ne demande pas que le débat soit indûment prolongé; mais le ministre de la Colonisation et de l'Immigration a déclaré lui-même qu'il était personnellement au courant de ces concessions. On ne doit pas croire que nous voulons faire quoi que ce soit qui puisse retarder la construction des lignes nécessaires, mais le ministre doit reconnaître la position que je prends. Il y a des concessions locales qui ont été accordées par la législature de la Saskatchewan.

L'hon. M. CALDER: Quelques-unes.

M. McKENZIE: Les concessions qu'il connaît particulièrement sont celles qui ont été accordées par la législature de Saskatchewan. Ce que je veux faire bien comprendre au ministre c'est que les habitants de la Saskatchewan sont plus sûrs d'avoir leurs lignes de chemin de fer si c'est le Gouvernement fédéral qui entreprend de les construire. Mackenzie et Mann, qui sont au fond de l'affaire, ne peuvent pas les construire.

L'hon. M. CALDER: Puis-je interrompre l'honorable député? La compagnie locale à laquelle les concessions ont été originairement accordées par la province de Saskatchewan ont été depuis ce temps-là fusionnées dans le réseau de Nord-Canadien. Les chartes en question n'appartiennent pas à la compagnie locale, mais à la compagnie mère, en raison de la fusion qui a eu lieu depuis.

L'hon. M. REID: C'est à nous qu'elles appartiennent maintenant.

L'hon. M. CALDER : Et comme elles appartiennent maintenant à la compagnie mère, cela veut dire que le Gouvernement en est le propriétaire.

M. McKENZIE: C'est justement ce que je prétends et l'honorable ministre ne semble pas le comprendre. Ces petites compagnies ont été fusionnées dans la compagnie mère. Très bien, nous l'admettons. La compagnie mère, bon gré, mal gré, est tombée au pouvoir de l'Etat, et le Gouvernement est en train de parfaire une organisation pour faire fonctionner le tout sous le contrôle de l'Etat, par l'intermédiaire de cette compagnie qu'il crée. Peut-être ai-je l'esprit plus obtus que mes collègues, mais je ne vois pas la nécessité de perpétuer ces vieilles sociétés. Je prétends que nous avons tous les moyens légaux pour entreprendre des travaux et faire faire le nécessaire pour la construction de ces lignes, si nous avons l'argent, et ensuite les constituer en compagnie quand elles auront été construites. Je ne peux pas comprendre pourquoi il est nécessaire de perpétuer ces anciennes compagnies. Si je croyais le contraire, je serais trop heureux que nous les prenions à notre compte. Autant que je peux voir, en prenant ces chartes, nous ne faisons que nous engager à remplir les obligations contractées par ces compagnies, dont nous ne savons rien. Des complications peuvent survenir—en réalité on a déjà fait part de complications. Si nous devons construire ces lignes sous la direction du Gouvernement faisons en sorte de ne pas embarrasser le travail. C'est tout ce que je demande. Si le ministre de la Colonisation peut me démontrer la nécessité de conserver ces anciennes sociétés qui sont maintenant englobées dans la compagnie mère, laquelle est maintenant remplacée par ce projet-ci, je serai heureux d'accepter son avis. Mais cela me fait l'effet d'un homme qui achète un automobile et qui attache son ancien en arrière; il ne peut aller nulle part sans traîner à la remorque sa vieille voiture. Notre opposition n'a rien de factieux; en vérité, notre seul désir est que cette mesure soit adoptée dans la meilleure forme possible.

L'hon. M. CALDER: Je comprends parfaitement l'attitude de leader de l'opposition au sujet du nombre des lignes à construire et je crois que l'on devrait donner à la Chambre les moyens de connaître exactement la position de chacune de ces sociétés. Elles ne sont pas toutes semblables. Tout ce que l'on demande dans cet article c'est de proroger le délai dans lequel ces lignes devront être construites. Que l'on me permette de donner un exemple dans le cas d'une d'entre elles, qui s'applique à d'autres que je connais bien. Nous avons constitué une compagnie pour la construction d'une ligne entre Yorkton et Craven, juste au nord de Régina. A l'heure actuelle il y a à peu près 46 ou 47 milles de cette ligne qui sont construits jusque dans la prairie; à l'autre bout il y en a à peu près 8 milles. On a émis des obligations et une grande partie de l'argent a été dépensé; peut-être en reste-t-il encore un peu. Mais la seule compagnie au monde qui peut entreprendre de terminer ces travaux est le Nord-Canadien.

[L'hon. M. Calder.]

Nombre d'autres lignes en Saskatchewan se trouvent précisément dans la même situation. Je le répète, tout ce qui est demandé pour le moment, c'est de placer la compagnie du chemin de fer en situation de commencer les travaux sur quelques lignes, qui doivent être entrepris et terminés à assez bref délai. Voilà le seul principe consacré dans cet article. Quand nous aborderons l'étude de l'annexe, nombre de questions mentionnées par le chef de l'opposition et d'autres députés pourront venir en discussion, et, si on le juge utile, certaines lignes indiquées dans l'annexe en pourront être retranchées. Mais rien ne s'oppose à l'adoption du principe de l'article.

L'hon. M. REID: Je désire donner au chef de l'opposition un éclaircissement sur une autre question. Il a dit que, ce projet de loi une fois adopté, le Gouvernement pourra construire un chemin de fer partout au Canada, sans s'adresser au Parlement.

M. McKENZIE: Avec l'approbation de l'exécutif, prévue par l'article 23.

L'hon. M. REID: Oui, et voilà ce qu'explique en partie la vive opposition faite au bill de crainte que l'honorable député ne l'ait pas remarqué, voici ce que j'ai dit hier a cet égard: nous ne saurions mettre en marche les travaux de construction d'un chemin de fer, avant le renouvellement des concessions. J'en conviens, nous pourrions retrancher cet article, si l'article 23 était adopté dans sa teneur actuelle; mais j'ai dit hier que lorsque cet article viendrait en délibération, j'y apporterais un amendement qui en modifierait complètement la substance. J'ai cet amendement sous les yeux et si le règlement le permettait, je donnerais lecture de ce texte et l'explication maintenant. L'honorable député demeurerait alors convaincu que, en ce qui concerne les chemins de fer nationaux canadiens, nous ne saurions exécuter de travaux sur des lignes autres que celles indiquées dans l'annexe, sans venir demander au Parlement une concession dans la forme régulière.

Pour construire des chemins de fer sans obtenir de charte, le Gouvernement n'a

d'autre moyen que d'inscrire un crédit au budget, et ce crédit doit être adopté, avant que les travaux de construction soient mis en marche. J'ai l'intention de demander au comité de modifier l'article 23 par l'insertion, après le mot "description" à la 8e ligne, des mots suivants:

A l'égard de la construction des ces chemins de fer, respectivement, le Parlement peut dorénavant autoriser la dépense nécessaire ou la garantie d'une émission des garanties de la compagnie.

Cela veut dire que si nous voulons construire de nouvelles lignes, il faut porter un crédit au budget dans ce but. Ou bien encore le Parlement pourrait autoriser le Gouvernement à donner la garantie de l'Etat aux obligations de la nouvelle ligne et à les vendre. Mais dans l'un ou l'autre cas, nous ne saurions commercer la construction de lignes autres que celles mentionnées dans cette annexe, sans nous adresser au Parlement. Avec l'assurance que l'article 23 sera ainsi modifié, que ces concessions des chemins de fer recevront une prorogation de délai, et que chaque chemin de fer sera l'objet d'une délibération séparée quand nous étudierons l'annexe, certes il est assez légitime de demander que le vote soit pris sur l'article 20 avant l'ajournement.

M. BUREAU: Rien n'empêche que l'article ne soit réservé jusqu'à ce que l'annexe vienne en délibération.

M. VIEN: Il faudrait nous donner quelque éclaircissement, avant l'adoption de l'article. Combien a-t-on retranché de l'annexe d'embranchements pour lesquels on a accordé des concessions ou à l'égard desquels les pouvoirs de construction ont été obtenus des gouvernements provinciaux? Quels embranchements parmi ceux mentionnés ont été subventionnés par les gouvernements provinciaux ou d'autres gouvernements relativement à la construction, et comment pourrons-nous remettre leurs chartes en vigueur? Comment pouvons-nous les remettre en vigueur, lorsque l'autorisation de construction a été accordée législativement par la province?

L'hon. M. CALDER: Quand nous avons fait l'acquisition du Nord-Canadien nous avons pris à notre charge les lignes formant partie de ce réseau. Le Gouvernement fédéral se trouve tout simplement dans la situation où se trouvait le Nord-Canadien; la situation des provinces n'est pas changée. Les provinces ont garanti le principal et l'intérêt sur ces obligations, et s'il y a manquement aux obligations, les provinces peuvent être appelées à payer.

M. VIEN: La province ne garantit-elle pas les obligations, à condition que les travaux soient commencés et terminés dans un certain délai?

L'hon. M. CALDER: Oui.

M. VIEN: Alors, comment le Parlement pourrait-il proroger le délai de construction et remettre en vigueur une charte provinciale?

L'hon. M. CALDER: Notre législation a décrété la fusion de ces lignes avec la compagnie mère. Depuis que cette fusion a eu lieu, ces lignes ont cessé d'être provinciales, pour devenir fédérales.

M. VIEN: Nous avons été amenés à croire, cet après-midi, que dans plusieurs cas, les provinces avaient accordé des subventions sous forme d'octroi d'argent ou de garanties d'obligations et que si nous ne renouvelions pas les pouvoirs de construction, ces subventions seraient perdues ou les garanties des obligations deviendraient nulles. Nous nous demandons maintenant: De quelle façon une loi de cette nature peut-elle faire revivre un statut provincial même si ces embranchements ont été incorporés dans un réseau que le Gouvernement a pris à sa charge? Le fait que le gouvernement canadien s'est chargé du Nord-Canadien ne donne pas au Parlement le droit de prolonger la durée de la construction mentionnée dans une loi provinciale.

L'hon. M. REID: Oui, il le lui donne. Si l'honorable député a été au comité des chemins de fer, il comprendra la situation. Quand un chemin de fer qui a une charte provinciale demande au Parlement qu'il soit déclaré entreprise dans l'intérêt général du Canada, sa charte devient fédérale et si l'on doit prolonger la ligne, le Parlement est la seule autorité qui puisse accorder ce prolongement. Cela place la ligne sous la juridiction du Parlement fédéral. Quand nous avons pris le réseau du Nord-Canadien, toutes ces lignes provinciales ont été déclarées dans la loi être des entreprises d'intérêt général pour le Canada, et par conséquent le Parlement est la seule assemblée législative qui puisse prolonger le délai de la construction.

M. VIEN: Même si cette prolongation relève de la juridiction du Parlement, aura-t-elle pour résultat de maintenir la garantie des obligations ou les subventions offertes par les autorités provinciales?

L'hon. M. REID: Oui, mais pour la construction de ces lignes qui ont reçu des ga-

ranties provinciales, la seule chose que nous pourrions faire au sujet de ces garanties, serait de nous servir, pour la construction, de l'argent qui se trouve maintenant dans les banques et qui provient de la vente des obligations. Les obligations n'ont pas été vendues pour la construction tout entière de ces lignes. Supposons que dans la compagnie du Nord-Canadien, il y ait une charte avec des obligations garanties par un gouvernement provincial pour 100 milles. Si nous avons construit 25 milles, le Gouvernement n'a pas l'intention de dire au gouvernement provincial: Vous avez garanti les obligations et bien que nous soyons propriétaires de la ligne, nous voulons que vous garantissiez les obligations sur les 75 milles qui restent. Le gouvernement fédéral fournira les obligations pour toutes les nouvelles constructions sur ces lignes.

M. VIEN: Ne serait-il pas convenable que le Gouvernement demande aux provinces de se conformer à la garantie qu'elles ont donnée pour les obligations des embranchements? Ne serait-il pas juste aussi de demander aux provinces, qui vont bénéficier de la construction de ces lignes, de donner au gouvernement fédéral les mêmes avantages qu'elles auraient donnés à une compagnie particulière?

L'hon. M. REID: Le comité peut discuter cette question, mais je ne considère pas que ce serait juste. Si la compagnie du réseau du chemin de fer national doit construire 50 milles de ces lignes que nous devons compléter, et si elle émet des obligations au nom des chemins de fer nationaux ou en réalité au nom du gouvernement fédéral, je ne pense pas que l'honorable député voudrait conseiller que nous demandions au gouvernement provincial de garantir ces obligations parce qu'il n'est que juste qu'elles soient garanties par le Gouvernement qui possède et construit ces chemins de fer.

M. VIEN: Il y a un certain nombre d'autres questions que nous devons poser au Gouvernement au sujet de la construction de ces embranchements, non pas avec l'intention d'arrêter mal à propos leur construction ou de faire obstacle à l'autorité de les construire, mais simplement pour faire notre devoir envers le pays, parce qu'en raison de ce qui a déjà été dit sur le doublement des lignes, on ne devrait pas nous demander une autorisation générale. La question serait résolue plus rapidement si on laissait l'article en suspens avec l'annexe et alors tout passerait ensemble dès que nous aurions eu l'occasion de faire un examen sérieux.

L'hon. M. REID: Nous ne pouvons pas adopter l'article et l'annexe en même temps; nous devrions revenir en arrière et adopter de nouveau cet article. Quand nous arriverons à l'annexe, il y a pour ainsi dire 44 articles à adopter, parce que chaque chemin de fer de l'annexe peut être pris séparément et j'aurai ici des fonctionnaires pour donner des renseignements sur chacun. Si le comité est d'avis qu'une charte ne doit pas être prolongée, nous n'aurons qu'à la supprimer. L'adoption de cet article ne fait pas adopter l'annexe des 44 chemins de fer. Nous devons cependant renouveler les chartes et alors je ne crois pas qu'il soit déraisonnable de demander à la Chambre d'adopter cet article.

M. VIEN: Il n'est pas logique d'adopter un article qui donne au Gouvernement l'autorisation de construire les différents chemins de fer mentionnés dans l'annexe. Si nous ne sommes pas prêts à adopter l'annexe, nous ne devrions pas être prêts à adopter l'article, parce qu'en réalité l'annexe est comprise dans l'article.

M. BUREAU: Quels sont les propriétaires des immeubles compris dans les emplacements de villes situés sur le parcours des lignes de chemin de fer, qui sont énumérées dans l'annexe 2 et dont on nous demande de ressusciter les chartes?

L'hon. M. REID: On m'assure qu'il n'y a pas encore d'emplacements de villes de choisis sur le parcours projeté de ces voies ferrées.

M. BUREAU: Il n'y a peut-être pas encore de villes, mais n'a-t-on pas choisi certains emplacements où s'élèveront des villes plus tard? Est-ce que l'on n'a pas encore fixé l'emplacement des gares. Quels sont les propriétaires des terrains qui environnent les emplacements projetés des gares?

L'hon. M. REID: Le Gouvernement ne possède encore rien là où les voies ferrées ne sont pas construites. Si nous décidons de construire ces lignes de chemin de fer, il faudra nécessairement acquérir de quelque façon les propriétés dont nous aurons besoin.

M. BUREAU: Je ne parle pas du terrain de la voie mais des emplacements où s'élèveront les gares. Il est de notoriété publique que Mackenzie et Mann sont propriétaires de terrains sur le parcours de toutes ces lignes projetées et que l'on vise à at-

teindre un double but en proposant de faire revivre ces chartes particulières dont l'une traverse tous les comtés de l'Alberta et de la Saskatchewan: En premier lieu on cherche à amener les électeurs de ces provinces à appuyer de leurs votes le ministre de la Colonisation et de l'Immigration (M. Calder) et en second lieu, cela permettrait à Mackenzie et Mann de spéculer sur ces terrains quand ces chartes seront ressussitées. Il vaut mieux dire les choses telles qu'elles sont. Le Pacifique-Canadien n'a rien à faire avec l'opposition que nous faisons au projet.

M. CAHILL: Le ministre refuse-t-il de répondre à la question?

L'hon. M. REID: Je ne sais pas quels sont les propriétaires de ces terrains. Nous serons certainement obligés d'acquérir des terrains pour établir la voie.

M. BUREAU: La Chambre devrait être renseignée à ce sujet.

L'hon. M. REID: Nous discuterons cette question lorsque nous aborderons l'examen des chemins de fer énumérés dans l'annexe.

M. BUREAU: Si nous admettons ce principe, lorsque nous aborderons l'examen des chemins de fer énumérés dans l'annexe, on suivra, comme toujours d'ailleurs, la procédure qui marque la fin de l'étude d'un bill, c'est-à-dire qu'on réglera toute l'affaire sur un signe des ministres. Nous serions en mesure de débattre la question d'une façon plus intelligente, si seulement le ministre voulait bien nous dire quelle est la superficie des terrains que Mackenzie et Mann possèdent dans ces parages et quelle est la proportion de ces terres que traverseront les lignes de chemins de fer en question.

M. CAHILL: Combien de milles de voies ferrées a-t-on construits l'année dernière? Si j'ai bien compris, on en a construit.

L'hon. M. REID: L'avocat du département m'informe qu'il n'y a pas eu de construction de voies ferrées l'année dernière.

M. CAHILL: Tout à l'heure, le ministre de l'Immigration et de la Colonisation a déclaré qu'il est absolument nécessaire d'accorder les prolongations de délais de cette façon-là pour la bonne raison que le printemps est arrivé, en sorte qu'il est à présumer que les entrepreneurs seront en mesure d'exécuter les travaux nécessaires. Or, je le demande, est-ce que, il y a deux mois, le Gouvernement ne songeait pas à déposer ce bill devant le Parlement et s'il en est saisi, pour quelle raison ne s'est-il pas adressé au comité des chemins de fer en suivant la procédure ordinaire, afin d'obtenir ces prolongations? Au lieu de cela, on dépose devant le Parlement un projet de loi préparé par M. Lash et le ministre des Finances sort de ses gonds pour défendre le système de la nationalisation des chemins de fer. Dans tous les coins du pays, on sait fort bien que, règle générale, M. Lash n'est pas reconnu comme partisan de la nationalisation, pas plus d'ailleurs que M. Hanna, M. Wood, M. Mitchell ou n'importe lequel des autres administrateurs qui seront appelés à diriger cette entreprise.

M. COWAN: Qu'est-ce que cela peut faire?

M. CAHILL: Enormément. Cela signifie que le Gouvernement, au lieu de donner une bonne chance au système de la nationalisation de faire ses preuves, se propose de manipuler l'entreprise par l'entremise de Mackenzie et Mann, Lash, Hanna, Mitchell et la même vieille clique qui a saigné le pays à blanc pendant des années.

A cette heure où le Gouvernement projette de construire des lignes de chemin de fer, je présume que la Northern Construction Company trouvera bien le moyen de se faire adjuger une quarantaine d'entreprises. Je désire donc savoir si le Gouvernement a l'intention d'adjuger les entreprises au plus bas soumissionnaire en suivant la coutume ordinaire ou s'il les fera exécuter au prix coûtant plus une commission de tant par cent? Le ministre des Chemins de fer m'a l'air d'être en faveur du plan du prix coûtant plus une commission. Je voudrais également que le Gouvernement nous dise s'il espère faire administrer ces chemins de fer d'après le principe des affaires, ou s'il s'attend à débourser, chaque année, des millions de dollars provenant du trésor public? Ces jours derniers, le ministre des Chemins de fer a déclaré ici que l'excédent des recettes sur les frais d'exploitation est de trois millions. Ces chiffres sont-ils exacts?

L'hon. M. REID: Les recettes nettes ont été de 3,000,000 de piastres.

M. CAHILL: Et le déficit brut est de 7 millions. Le ministre pourrait-il nous dire par quels calculs il arrive à ces chiffres? Il y a des obligations au chiffre de 470 millions sur lesquels il faut acquitter l'intérêt dont le taux, nous pouvons le présumer raisonnablement, n'est pas inférieur à 4 p. 100; cela fait donc un total de 18,800,000 de piastres à verser pour les intérêts. Or, si vous déduisez de 18,800,000 de piastres le surplus des recettes de 3,000, il vous reste un découvert de 15,800,000 de piastres.

Est-ce que ce n'est pas vrai? A quoi le Gouvernement espère-t-il aboutir par de telles assertions, absolument déraisonnables dans les circonstances et contraires à tout bon sens. Tel membre du Gouvernement nous affirme que le pays est dans les dettes par-dessus la tête, avec un déficit de cent millions; tel autre vient nous dire que la richesse du pays s'est accrue depuis que la guerre est commencée. Si notre richesse s'est accrue, c'est grâce à un procédé du ministre des Finances qui consiste à émettre des bons du trésor et des billets du Dominion, afin de hâter le paiement du Nord-Canadien. Pourquoi le ministre ne nous explique-t-il pas comment il arrive à ses chiffres?

L'hon. M. ROWELL: Parce qu'il n'a absolument rien à voir dans l'article en discussion et serait simplement vous aider à faire perdre plus de temps à la Chambre.

M. CAHILL: Pourquoi l'honorable député a-t-il fait cette déclaration, si elle était sans rapport avec le sujet. Ç'a été sur cette déclaration que j'ai basé ma demande. Voici une entreprise qui débute bien, quand un membre du Gouvernement nous dit une chose et qu'un de ses collègues nous en dit une autre. Où pense-t-on aboutir avec ce genre de procédé? Le ministre nous apporte ici hier le projet de loi, et le ministre intérimaire de la Justice (M. Meighen) déclare ne pas vouloir le changer d'un iota; il n'a même pas voulu nous donner le nom du siège social de l'administration. Soudainement, aujourd'hui, sans raison apparente, il nous glisse cet amendement relatif à quarante-quatre lignes secondaires. Il y a actuellement dans l'Ouest cinquante circonscriptions électorales, dont six dans les villes et quarante-quatre dans les régions rurales. Je n'ai pas eu le temps de jeter même un coup d'œil sur cette proposition du ministre, et il nous demande d'autoriser le Gouvernement à construire, je suppose, une voie ferrée dans chacune de ces quarante-quatre divisions rurales.

M. DOUGLAS (Strathcona): L'honorable député s'oppose-t-il à la construction de ces embranchements dans l'Ouest?

M. CAHILL: Je veux savoir où on va les établir. Je ne suis pas prêt, comme mon honorable ami, à accepter cette affaire en bloc.

M. DOUGLAS (Strathcona): J'ai parcouru l'annexe où son mentionnées les lignes de la province d'Alberta et, sur les dix-huit lignes dont il est fait mention dans l'annexe, il y en a déjà six ou sept en voie de construction et desservant le public.

M. CAHILL: Pourquoi le Gouvernement refuse-t-il au comité des informations complètes? Nous obtenons plus d'éclaircissement des bancs de derrière que de ceux de devant, et nous arriverons à quelque chose si les premiers continuent à nous éclairer.

M. BOYS: N'acceptez-vous pas la parole du ministre des Chemins de fer quand il vous dit que, rendus à l'annexe, vous aurez tout loisir de discuter ces chartes?

M. CAHILL: Je n'ai pas entendu le ministre faire cette promesse.

M. BOYS: Il a déclaré sur son honneur que toutes ces chartes pourront alors être discutées.

M. CAHILL: Quand le ministre propose un projet de loi, il nous renvoie toujours à ses crédits, en disant que c'est le lieu de poser des questions; lorsque nous en sommes à ces crédits, il nous demande pourquoi ne pas discuter tel point à l'occasion du bill?

M. KEEFER: N'avez-vous pas entendu le ministre des Chemins de fer dire que la députation aurait tout le loisir d'examiner ces choses lorsque l'annexe se discuterait, et n'avez-vous pas entendu le ministre de l'Intérieur (M. Meighen) faire la même promesse?

M. CAHILL: A quoi bon laisser passer un article sur lequel il faudra revenir pour le discuter de nouveau?

M. BOYS: Quel motif a-t-on de s'opposer à la marche que l'on suggère, et que le ministre s'est engagé à suivre?

M. CAHILL: Quelle est la question?

M. BOYS: Le ministre déclare qu'une fois rendu à l'annexe, vous aurez tout loisir de discuter chacune de ces chartes; les fonctionnaires compétents seront ici et communiqueront au comité tous les renseignements que désire avoir l'honorable député.

M. CAHILL: Quel besoin a-t-on de faire voter cet article si plus tard vous avez à discuter l'annexe? Pourquoi cette question ne serait-elle pas débattue par le comité des chemins de fer, à qui il appartient de l'examiner, et où chacun pourrait interroger les fonctionnaires à sa guise?

M. BOYS: L'usage ne permet pas, je crois, de renvoyer au comité des chemins de fer l'examen d'un bill déposé par le Gouvernement.

M. CAHILL: Il ne s'agit pas ici d'une mesure législative, mais d'une compagnie que le ministre organise.

M. BOYS: C'est un bill présenté par le Gouvernement.

M. CAHILL: Ce n'est pas lui qui fera même une vérification des comptes.

Il la passe simplement à Mackenzie et Mann, afin qu'ils en prennent soin.

M. DOUGLAS (Strathcona): L'honorable député sait-il que, pour ainsi dire, chacune de ces concessions est une concession provinciale, et que le prolongement de son existence ne dépend pas du pouvoir fédéral?

M. CAHILL: Voilà, pour moi, une autre nouvelle, et je suis reconnaissant de l'avoir reçue. Si le Gouvernement veut bien nous fournir les renseignements que nous désirons, nous allons finir par connaître quelque chose du bill.

M. BOYS: Quels renseignements désirez-vous?

M. CAHILL: Il y a plusieurs fois que je demande au ministre des Chemins de fer pourquoi ne pas nous adresser au comité des chemins de fer.

M. BOYS: La réponse à cette question, c'est que cette démarche ne serait pas conforme à la coutume suivie par cette Chambre.

L'hon. M. LEMIEUX: Je demande pardon à l'honorable député. J'étais au Parlement quand le bill du Transcontinental fut présenté, et je sais qu'il fut renvoyé directement au comité des chemins de fer.

M. BOYS: L'honorable député avouera que la Chambre n'a pas l'habitude de renvoyer les mesures du Gouvernement au comité des chemins de fer. Bien que cela puisse être arrivé autrefois dans une certaine circonstance, ce n'a pas été la coutume depuis que le Gouvernement actuel est au pouvoir.

L'hon. M. LEMIEUX: Je vous ai cité un cas.

M. CAHILL: Le bill dont il s'agit n'est, à aucun égard, une mesure du Gouvernement. Est-ce que le Gouvernement va s'arroger le pouvoir de construire des lignes d'embranchement partout où il le voudra, comme il se propose d'en construire en vertu de ce bill en vue d'amadouer les députés de l'Ouest, à qui il dit que, s'ils manquent de l'appuyer ils n'auront pas ces chemins-là, mais que, s'ils l'appuient, ils les auront au lieu de la réduction de tarif qu'ils demandent? Si le Gouvernement était honnête à l'égard de l'opposition et de ceux qui l'appuient, il aurait déposé un état faisant voir ce que seront ces lignes et leur tracé. Comment peut-on espérer que nous approuvions la construction d'environ quarante lignes d'embranchement, sans savoir où elles seront situées?

M. MORPHY: Elles sont toutes décrites dans l'annexe:

M. CAHILL: Où est l'annexe?

M. MORPHY: Chaque membre en a un exemplaire.

M. CAHILL: Elle n'a pas même été distribuée. Peut-être en avez-vous reçu un exemplaire, mais vous êtes plus près que moi des banquettes ministérielles.

M. MORPHY: Le chef de l'opposition en a un

M. McKENZIE: Je viens de le recevoir. On ne me l'a pas donné, je l'ai emprunté de quelqu'un.

M. BOYS: Le député de Trois-Rivières (M. Bureau) en a un depuis deux heures.

M. CAHILL: Je pense bien que je vais être obligé de vous prier de maintenir l'ordre, monsieur le président. Le Gouvernement fait tellement d'obstruction que nous ne pouvons pas réussir à obtenir de renseignements. Je suis prêt à répondre à toute question qu'un député désirera m'adresser.

M. KEEFER: Y répondrez-vous d'une façon exacte et honnête?

M. McKENZIE: L'honorable député n'a pas droit de poser une question comme celle-là.

M. CAHILL: Je suis prêt à répondre à toute question aussi honnêtement que n'importe quel membre du parti ministériel, et beaucoup plus honnêtement que mon honorable ami.

M. KEEFER: Ne parlez-vous pas dans le simple but de tuer le temps?

M. CAHILL: Les honorables membres de la droite persistent à faire de l'obstruction; ils ne doivent pourtant pas espérer que ce débat puisse se continuer en présence de fonctionnaires que nous ne pouvons questionner et à qui le Gouvernement doit lui-même s'adresser pour savoir quoi répondre aux questions qui lui sont faites. Je voudrais voir, à l'aide de l'annexe et d'une carte de chemins de fer, où vont passer ces lignes qu'on se propose de construire. Au lieu de chercher à nous imposer quarante-

quatre lignes de chemin de fer qu'il veut faire construire dans tout l'ouest du Canada sans s'occuper de savoir où elles passeront ni quelle en sera la longueur, le Gouvernement devrait consentir à ce que le bill fût renvoyé au comité des chemins de fer.

La première fois qu'il s'est agi de discuter ce sujet l'honorable ministre a déclaré que les directeurs n'étaient nommés que pour un certain temps et qu'il entendait soustraire autant que possible l'administration du chemin de fer à la politique et à l'influence du Gouvernement. Or, voici qu'il vient aujourd'hui nous proposer la construction de quarante-quatre lignes. Avant-hier il disait que le Gouvernement n'avait pas encore pris d'attitude, parce qu'il allait nommer de nouveaux directeurs qui seraient pratiquement indépendants, et il nous affirme aujourd'hui qu'il se propose de doter le pays de quarante-quatre lignes dont la construction a été évidemment sanctionnée par ces directeurs temporaires.

Lorsqu'on se rappelle que le conseil d'administration provisoire a déjà pris des arrangements pour dépenser 70 millions, que doit-on attendre du conseil d'administration permanent? Car c'est ce que cela veut dire. D'après les journaux, M. Hanna a déclaré l'autre jour que le conseil dépenserait $70,000,000 dans les régions de l'Ouest. Il a pu se tromper; cependant, le ministère a avoué qu'il établira quarante-quatre lignes de chemin de fer. Ces jours derniers, lorsqu'on l'a prié de faire une déclaration touchant le programme du ministère à l'égard des chemins de fer, le ministre intéressé a dit que ce n'était pas le temps de donner ce renseignement, d'attendre la discussion du budget des chemins de fer. Malgré cela, le ministère a apparemment décidé de construire toutes ces voies ferrées, mais il ne veut pas que nous en sachions rien. C'est pourquoi, cet après-midi, il a dressé une liste de ces lignes de chemin de fer espérant nous la faire accepter. C'est la proposition la plus déraisonnable qui m'ait été signalée; je n'ai jamais rien entendu de tel. Si les directeurs de cette compagnie ne sont que des directeurs provisoires et s'ils ne se sont prononcés sur aucun projet, comment se fait-il que le ministère ait un programme semblable concernant l'établissement de ces lignes?

M. DOUGLAS (Strathcona): L'esprit de l'honorable député serait-il plus tranquille, si je lui affirmais que toutes les lignes de la province de l'Alberta sont des projets politiques du gouvernement provincial actuel?

M. VIEN: Mon honorable ami dit-il que ce sont des projets politiques?

[M. Cahill.]

M. DOUGLAS (Strathcona): La construction de ces lignes a été autorisée par le gouvernement provincial de l'Alberta, qui est un gouvernement libéral, et souvent la lutte électorale a porté sur le parachèvement de quelques-unes de ces entreprises. Je puis ajouter, pour éclairer l'honorable d. .

M. CAHILL: Enfin, nous obtenons un peu de lumière.

M. DOUGLAS (Strathcona). . . que l'associé du représentant de Trois-Rivières (M. Bureau) a remporté deux victoires électorales avec la promesse de parachever ces lignes.

M. CAHILL: L'associé de qui?

M. DOUGLAS (Strathcona): L'associé du représentant de Trois-Rivières.

M. CAHILL: Enfin, nous commençons à avoir un peu de lumière sur le sujet. Est-ce le dessein du ministère de remplir les promesses du gouvernement de l'Alberta, afin de maintenir le prestige de ce ministère. La construction de ces voies ferrées a été promise et autorisée par le gouvernement de l'Alberta, nous dit-on, et nous n'ignorons pas que ce gouvernement ou, du moins, quelques-uns de ses membres, ont appuyé le ministère unioniste à la dernière élection. La construction de ces chemins de fer est-elle la récompense promise au gouvernement de l'Alberta afin qu'il continue à appuyer la présente administration? Des libéraux ont changé d'idée. Est-ce là le prix offert à quelques-uns d'eux pour les engager à rester fidèles au ministère actuel?

M. DOUGLAS (Strathcona): Je crains que l'honorable député ne connaisse pas bien les membres du gouvernement de l'Alberta.

L'hon. M. LEMIEUX: Mon honorable ami (M. Douglas) a donné la meilleure raison au monde qui devrait nous engager à réfléchir avant d'adopter le présent article et à en savoir plus long qu'à présent à son sujet. Le représentant de Simcoe-Sud (M. Boys) disait tantôt qu'il n'est pas d'usage que le ministère soumette ses projets de loi à la commission des chemins de fer. Cependant, il oublie que, en 1902 ou en 1903, le projet du Transcontinental a été renvoyé à ce comité-là, et que sir Charles Rivers-Wilson et MM. Hays et Wainwright ont passé des jours sur la sellette pour répondre aux membres du comité qui étaient alors en quête des renseignements les plus complets. L'annexe qui a tant été discutée, qui a été soigneusement dactylographiée et rédigée d'avance par le ministère a été remise au comité cet après-midi, sans qu'il en sût un mot.

Or, l'honorable député (M. Douglas) a déclaré que les chartes de ces chemins de fer

sont des chartes provinciales, ce qui est pour nous la meilleure raison de vouloir plus d'éclaircissements. Je ne dis pas que ces chartes ne devraient pas être renouvelées; au contraire, je pense qu'elles méritent de l'être, et que les gouvernements qui les ont octroyées ont, à n'en pas douter, agi de bonne foi et dans l'intérêt public. Mais, qu'en sais-je? Ne me demande-t-on pas, à titre de législateur de faire revivre ces chartes, et n'ai-je pas le droit d'exiger du ministère de nouveaux détails à leur sujet? Cet après-midi, j'ai voulu savoir à quelle distance ces quarante-quatre chartes s'appliqueraient, mais on ne m'a pas répondu. Ce soir, on demande au ministère combien d'emplacements de ville se trouvent sur le parcours des lignes de chemin de fer que ces chartes embrassent, et de nouveau nous n'obtenons pas de réponse.

Nous avons aujourd'hui d'excellentes raisons d'exiger plus de renseignements du Gouvernement, et M. Hanna nous les fournira. J'ai la plus entière confiance en son jugement. Il s'agit seulement de l'appeler à venir à la Chambre, devant le comité des chemins de fer.

M. DOUGLAS (Strathcona): L'honorable député n'obtiendra-t-il pas plus de renseignements lorsque l'annexe du projet de loi sera mis à l'étude et que les employés supérieurs de la compagnie des chemins de fer viendront devant la Chambre donner ces renseignements?

L'hon. M. LEMIEUX: Peut-être, mais alors cet article aura été adopté.

M. PEDLOW: J'ai à peine pris part à la discussion aujourd'hui, et je profite de l'occasion pour exprimer ma manière de voir sur ce projet de loi. Je ne comprends pas bien pourquoi le Gouvernement se refuse à accepter la proposition, qui a été faite, de renvoyer l'article à la prochaine séance, afin de donner le temps d'en étudier les dispositions à fond. Je ne vois pas ce que le Gouvernement peut avoir à gagner en pressant la conclusion du débat sur la question ce soir. Si la proposition formulée de ce côté de la Chambre était adoptée, il en résulterait pour tous une connaissance plus approfondie du sujet et des conséquences qu'il comporte. De plus, le Gouvernement consentirait peut-être alors à fournir les renseignements que nous essayons vainement de lui arracher depuis trois heures hier après-midi.

J'avoue que je suis surpris des sentiments que le premier ministre intérimaire a manifestés durant le débat. C'est scandaleux de voir la manière dont il lance l'insinuation sur le parquet de la Chambre pour imputer certains motifs à la loyale opposition de Sa Majesté. Pour ma part, je ressens vivement une telle façon d'agir. Je ne lui permets pas plus qu'à un autre d'abaisser les motifs de mon attitude sur cette question. Mes relations, je dois le dire, avec le premier ministre intérimaire, me l'avaient fait juger autrement. En pareilles matières, j'attendais de lui une conduite différente. Je désapprouve son injustifiable étalage d'humeur à laquelle je suis profondément sensible.

J'affirme qu'en fait de loyauté, je ne le cède en rien à aucun représentant dans cette Chambre, pas même au premier ministre intérimaire. A mon sens, le débat, ce soir, ne porte pas sur la question de la propriété publique par opposition à la propriété individuelle, comme le premier ministre intérimaine a insisté pour le faire croire. L'attitude qu'ont prise les députés de la gauche est tout à fait différente. Nous ne nous opposons point à l'adoption de ce projet de loi, mais nous persévérons à réclamer le droit de le discuter article par article.

Une close me frappe: nous nous dépouillons de nos prérogatives comme représentants du peuple, nous les déléguons à une autre assemblée, qui s'arrogera le droit de légiférer et dont nous perdrons le pouvoir de surveiller les actes. Je m'oppose à cette tentative de construction excessive en matière de chemins de fer, de même qu'au gaspillage de la fortune publique. Ce sont les mots employés ce soir par le premier ministre intérimaire, lorsqu'il nous demande de consentir à une commande générale de construction couvrant quarante-quatre voies ferrées. Le Gouvernement n'a fourni aucuns renseignements au suiet de l'étendue de ces voies ni au sujet de leur emplacement. A l'exception d'une, elles sont toutes en cours de construction, nous disait cet après-midi le ministre intérimaire de la Justice. A mon sens, c'est un projet un peu vaste pour le pays à l'heure actuelle, eu égard à notre état financier, car, on ne cesse de le répéter, la dette publique se monte à l'énorme somme de deux milliards. Si la dépense se poursuit à cette allure, j'entrevois un avenir peu brillant pour le pays. Certaines de ces voies ferrées sont en état de délabrement, d'autres sont défectueuses, et il y en a qui ont souffert de mauvaise administration, et cependant nous ne pouvons obtenir de renseignements précis à leur sujet. Je crois comprendre qu'il existe, le long de ces lignes, une vaste étendue de terre détenue par quelqu'un ou par plusieurs personnes dont nous

ignorons les noms. Je voudrais demander au ministre des Chemins de fer des détails précis sur ces diverses matières, afin que je puisse m'y intéresser en connaissance de cause. Je voudrais connaître les propriétaires des emplacements de ville et de terres, contigus à ces voies ferrées au sujet desquelles on s'apprête à nous faire voter ce soir sans le moindre renseignement.

M. le PRESIDENT: Le débat est-il clos?

M. BUREAU: Non. L'honorable député pose une question.

M. McKENZIE: Le ministre va-t-il y répondre?

L'hon. M. REID: Je n'y répondrai pas.

M. PEDLOW: Le ministre des Chemins de fer refuse de répondre à une question qui est claire. Je me serais attendu, cependant, à ces renseignements tout au moins, afin que les membres de la Chambre fussent en état ce soir d'arrêter une décision éclairée.

Nous voulons connaître le promoteur de ce projet. Nous avons si souvent trouvé anguille sous roche en pareil cas que nous voulons savoir où il se trouve. On nous a appris quelle magnifique espèce de libéralisme progressif on trouve à la droite du président. Si c'est là la notion que le premier ministre intérimaire se fait du libéralisme progressif, j'espère qu'il s'en tiendra là. Mais c'est, à mon avis, une sorte de libéralisme rétrograde. L'activité des partisans du ministère a été grande durant le discours du ministre des Finances, plus grande que je n'ai pu encore le remarquer au cours de ce débat; car ils étaient d'habitude silencieux et ne proposaient rien, ni pour construire ni pour détruire, dans ce problème dont la portée est si forte sur le pays. On prétend que c'est faire œuvre patriotique de la part des honorables députés d'appuyer cette proposition sans poser de questions. Ou du moins c'est à peu près la déclaration du ministre des Finances. A mon avis, cela équivaudrait plutôt à une reddition sans condition des droits et privilèges parlementaires à ce nouveau bureau administratif. Je m'oppose, quant à moi, à l'adoption d'une telle proposition.

Pour conclure, monsieur le président, j'aimerais à demander de nouveau au ministre des Chemins de fer les renseignements que je lui ai déjà réclamés pour que nous puissions mieux comprendre le sujet traité.

M. le PRESIDENT: La Chambre est prête à se prononcer sur la question?

M. BUREAU: Non.

[M. Pedlow.]

L'hon. M. MEIGHEN: Je propose le renvoi sur cet article. Nous allons maintenant examiner l'article suivant.

(L'article est réservé.)

Sur l'article 21 (conventions avec d'autres lignes).

M. ROBB: Monsieur le président, le chef de l'opposition a déclaré ce soir que lui et le premier ministre intérimaire en étaient venus à une entente à l'effet d'ajourner la Chambre tous les soirs à onze heures. Il est déjà une heure du samedi. Les honorables députés de la droite admettront, je pense, que nous, de la gauche, n'avons pas pris plus de temps qu'eux. Les renseignements que nous avons obtenus sur l'article discuté nous ont été fournis non pas par les ministres, mais par leurs partisans. Je demande à quiconque dirige la Chambre de s'en tenir à la promesse de son chef, le premier ministre intérimaire, et d'ajourner immédiatement.

M. le PRESIDENT: L'article 21 est-il adopté?

M. CAHILL: Le ministre veut-il expliquer cet article?

L'hon. M. MEIGHEN: Le sens de cet article découle nécessairement de la discussion qui a été faite des divers autres articles. Il prévoit cette fusion dont le chef de l'opposition est si avide. Les articles 361 et 364 de la loi des chemins de fer, reproduits dans cet article 21, prévoient la fusion. L'article les rend applicables sous les conditions énumérées. Il permet la réunion des voies comprises actuellement dans le réseau et mentionnées dans l'annexe, ou qui seront dorénavant confiées à l'administration des chemins de fer nationaux canadiens.

M. ROBB: Je ne permettrai pas au ministre qui dirige la Chambre d'éluder ma question sur la validité de l'entente faite entre le premier ministre intérimaire et le chef de l'opposition.

L'hon. M. REID: Je ne connais aucune entente de ce genre. Dans tous les cas, il n'est, certes, pas injuste de demander l'adoption, au cours d'une séance, d'un article sur trente. Le chef de l'opposition a refusé tout à fait de laisser voter sur cet article.

M. McKENZIE: Pas celui-ci.

L'hon. M. REID: Je ne connais aucune entente de ce genre et je n'en ai pas non plus entendu parler par le premier ministre intérimaire. C'est pourquoi la séance doit continuer.

M. BUREAU: L'article 361 de la loi des chemins de fer prévoit que la convention de fusion soit soumise à la commission des chemins de fer en lui demandant de la recommander à la sanction du Gouverneur en conseil sur publication dans la "Gazette du Canada" de l'avis de cette demande. L'article 21 de ce projet de loi met tout cela de côté. L'approbation du Gouverneur en conseil est donc seule nécessaire?

L'hon. M. MEIGHEN: Oui.

M. BUREAU: Pourquoi n'y aurait-il pas publication, comme le requiert à l'égard des compagnies privées l'article 361?

L'hon. M. MEIGHEN: La fusion des lignes comprises dans ce réseau, et non pas celle des lignes étrangères au réseau, fait l'objet de l'article. Le seul motif de soumettre la chose à la commission des chemins de fer, c'est qu'il pourrait se trouver des intéressés de l'extérieur. Cela ne pourrait arriver dans le cas actuel, car les lignes sont incluses dans le réseau de l'Etat.

M. McKENZIE: Le chef du Gouvernement consentira-t-il à suspendre l'examen du bill si nous acceptons l'article 21?

L'hon. M. MEIGHEN: Pas du tout; l'article 20 n'est pas adopté.

M. McKENZIE: Il a été proposé qu'il soit laissé en suspens.

L'hon. M. MEIGHEN: Nous avons été obligés de le faire. Nous n'avons pas à en remercier l'honorable député.

M. McKENZIE: Je désire la suspension de la séance et non des remercîments.

M. CAHILL: J'espère que le ministre donnera lecture au comité de l'article de loi que je lui ai demandé de lire. Cet article-ci se rapporte à une autre loi que nous n'avons pas en mains. Si le ministre voulait suspendre la séance pour une heure ou deux, nous pourrions aller à la bibliothèque et la rechercher. Le ministre a dit aujourd'hui que les quarante-quatre chartes qu'il veut inclure dans l'article 20 constituent seulement une fraction de la totalité des compagnies. Cet article donnera au Gouverneur en conseil le droit de prendre possession de toutes les lignes qui entrent dans ce qu'on appelle le réseau du Nord-Canadien. Cela peut comprendre des lignes d'embranchement qui sont très encombrées et dont nous n'avons pas besoin du tout. Il n'est pas raisonnable de la part du Gouvernement de nous demander d'adopter un article de loi que nous n'avons pas eu le temps d'étudier.

M. DAVIDSON: L'honorable député a ce projet de loi en sa possession depuis plusieurs jours; par conséquent, il a eu l'occasoin de l'étudier.

M. CAHILL: On a attendu plusieurs semaines avant de le faire imprimer. Pendant quelques jours, la résolution, qui est la plus longue qui ait jamais été présentée dans un Parlement, a paru au Feuilleton. Le ministre des Chemins de fer s'y perdait. Il eut recours aux services de plusieurs avocats, pour essayer d'interpréter la résolution, mais il échoua complètement. C'est alors qu'il a dit: Nous soumettrons le projet de loi qui est basé sur cette résolution.

M. MORPHY: La 1re lecture a eu lieu le 11 avril.

M. CAHILL: C'était un ou deux jours avant la vacance de Pâques, et l'examen du bill a commencé aussitôt après la vacance. Combien de députés du côté ministériel ont lu le bill? Combien le connaissent? On nous demande d'adopter un article qui est basé sur une loi que nous n'avons pas eu l'occasion de regarder ni d'étudier.

M. BEST: Elle est restée sur le pupitre de l'honorable député de Trois-Rivières (M. Bureau) pendant deux jours.

M. CAHILL: Je ne l'ai pas vue.

L'hon. M. MEIGHEN: L'article dont parle l'honorable député contient à peu près une page et un huitième de texte, l'autre, environ une demi-page. J'en ai donné très brièvement le contenu; mais si l'honorable député veut avoir plus de temps, la meilleure chose à faire est de suspendre l'examen de l'article et il pourra l'étudier d'ici à lundi prochain. J'ai l'honneur de proposer que l'on suspende l'examen de l'article 21.

(La proposition est adoptée.)

Sur l'article 22 (pouvoir d'acquérir des valeurs ou de faire recevoir des avances).

M. McKENZIE: Je crois comprendre que l'article 3 qui a trait au capital social de la compagnie reste en suspens, par conséquent nous pouvons difficilement étudier l'article 22.

L'hon. M. MEIGHEN: Si l'honorable député le préfère, je proposerai que l'on passe maintenant à l'article 3.

M. McKENZIE: Ce serait très juste.

(La proposition est adoptée.)

Sur l'article 3 (capital social).

M. CAHILL: Le premier ministre intérimaire devait donner des explications à ce sujet.

L'hon. M. MEIGHEN: Je suis au courant des explications qu'il devait donner et je vais les donner à sa place. Pour les fins d'émission d'obligations, surtout dans les marchés étrangers, il est parfois, même généralement opportun, de faire une émission d'actions. Cela ne semble pas être d'une importance extraordinaire dans la circonstance, car il est plus que probable que les obligations seraient garanties. Mais il pourrait y avoir une émission d'obligations non garanties; dans ce cas-là, celui qui place ses capitaux chercherait le capital-actions. Voilà quel est le but de l'article 3. Ce sont les explications que devait donner le premier ministre intérimaire.

M. CAHILL: A-t-on défini le chiffre des actions que l'on se propose d'émettre?

L'hon. M. MEIGHEN: Nous n'avons rien déterminé à ce sujet. Je ne me considère pas asesz bon juge de la question pour déterminer le chiffre qui conviendrait. Cela sera décidé par le Gouverneur en conseil sur la recommendation du premier ministre suivant que les circonstances l'exigeront.

M. VIEN: Que faut-il entendre par ce texte-ci:

A moins qu'il n'en soit autrement ordonné par le Gouverneur en conseil.

Est-ce que le Gouvernement ne conservera pas toujours les actions de la compagnie? Je ne m'explique guère ce qui autoriserait le transfert de ces actions au public, et cela par décret du conseil. A mon avis, on pourrait sans grand inconvénient faire une émission de capital-actions dans la compagnie en question, encore que la chose me semble d'une utilité assez problématique, pourvu que l'exécutif conserve ce capital-actions pour les besoins de l'Etat.

L'hon. M. MEIGHEN: Voici une raison qui serait bien suffisante. Les porteurs d'obligations convertibles garanties sur le revenu ont droit de prendre en échange des actions de la compagnie? Je crois qu'un porteur s'est réservé ce droit—et alors l'exécutif serait peut-être d'avis qu'une action financière ou tout ce qui pourrait être le montant légitime de ce capital-actions devrait bien être transféré, s'il préfère l'accepter au lieu de ses obligations convertibles gagées sur le revenu. L'honorable député saisit-il bien ma pensée?

M. VIEN: Parfaitement. Est-ce à dire que le Gouvernement ne pourrait pas parfois acheter les obligations détenues par le public? Le Gouvernement serait-il obligé de racheter les obligations émises par la compagnie et ces porteurs d'obligations auraient-ils le droit d'exiger du Gouvernement en échange de leurs obligations des parts ou actions financières dans les chemins de fer nationaux canadiens?

L'hon. M. MEIGHEN: Seulement pour le Nord-Canadien. Le Gouvernement ne saurait acheter d'obligations convertibles garanties sur le revenu, sans l'autorisation du Parlement. Ce stock n'est détenu que pour les besoins d'échange possible. L'honorable député le voit donc, ce stock est détenu au nom du ministre des Finances, sauf si l'exécutif en décide autrement. La seule éventualité que je prévois, c'est qu'il serait peut-être nécessaire de faire une liquidation avec le porteur d'obligations convertibles gagées sur le revenu.

M. CAHILL: Ce serait donc un nouveau capital-actions pour la compagnie des chemins de fer nationaux canadiens?

L'hon. M. MEIGHEN: Effectivement.

M. CAHILL: Il ne saurait donc intervenir d'entente avec le Gouvernement et un porteur d'obligations relativement à ce nouveau capital?

L'hon. M. MEIGHEN: Non.

M. CAHILL: Le Gouvernement devrait-il lui donner des actions du Nord-Canadien en échange des obligations?

L'hon. M. MEIGHEN: Oui.

M. CAHILL: Cela n'aurait pas trait à cette compagnie?

L'hon. M. MEIGHEN: Voici ce que j'ai dit. Le Gouvernement n'est pas tenu de délivrer de ces actions à qui que ce soit. Il a été convenu avec l'ancienne compagnie du Nord-Canadien de donner des actions de cette compagnie en échange d'obligations convertibles garanties sur le revenu. L'exécutif pourrait décider qu'il serait plus avantageux d'offrir à un porteur d'obligations une part du capital-actions de cette compagnie plutôt que de laisser en circulation les actions du Nord-Canadien. Je ne saurais dire si ce serait plus convenable; tout dépendrait des circonstances. C'est là un simple détail qui serait laissé à la décision de l'exécutif.

M. CAHILL: Si l'on se propose de faire une émission d'actions de cette compagnie, nulle partie de ce capital-actions ne devrait sortir des mains du Gouvernement; car ce serait une grave erreur de fractionner ainsi la propriété de l'Etat. L'article porte:

Tout pareil capital social doit, à moins qu'il n'en soit autrement ordonné par le Gouverneur en conseil, être attribué au ministre des Finances au nom de Sa Majesté.

Cent ou mille actions pourraient être émises. Ces actions devraient être immédiatement mises en la possession du ministre des Finances. Le ministre ne pense-t-il pas que ce capital social devrait être dévolu à ce ministère?

L'hon. M. MEIGHEN: En règle générale, il devrait être attribué à ce ministère. Je soumettrai l'avis de l'honorable député à l'attention de l'exécutif.

M. BUREAU: Si je ne me trompe, l'objet visé pour la création de cette compagnie est l'administration des chemins de fer de l'Etat et l'acquisition, et cela afin que l'absolue propriété en soit dévolue à Sa Majesté. L'article porte que le nouveau capital-actions émis par la compagnie doit être attribué et dévolu au ministre des Finances, et c'est parfait. Le point critiquable est celui-là même signalé par l'honorable député de Pontiac (M. Cahill). Pourquoi donner des actions au public, si le but visé est d'acquérir les actions détenues par le public et de les attribuer à Sa Majesté, afin que l'Etat ait l'absolue propriété de toutes les actions émises par les diverses compagnies?

Ce ne serait pas un bon système de faire une émission de capital et de permettre à des profanes de s'en procurer de façon à obtenir une voie, même très petite, dans l'administration de nos chemins de fer nationaux canadiens.

L'hon. M. MEIGHEN: D'une façon générale je pense que l'honorable député a raison. L'éventualité n'est toutefois pas dangereuse et comme nous aurons encore du temps pour la prise en considération de cet article quand nous reprendrons l'examen du bill, j'ai l'honneur de proposer que l'on remette pour le moment cet examen à plus tard.

(La motion est adoptée.)

Sur l'article 22 (pouvoir d'acquérir des valeurs ou de faire ou de recevoir des avances).

M. BUREAU: Cet article donne à la compagnie un pouvoir absolu, sans contrôle du Gouverneur en conseil ou autrement, d'acquérir des valeurs émises par le Nord-Canadien ou de lui faire des avances ou d'en recevoir ainsi que de toute autre compagnie comprise dans ce réseau. Or, l'article 149 de la Loi des chemins de fer stipule ce qui suit:

Nulle compagnie ne peut, ni directement ni indirectement, employer aucune partie de ses fonds à l'achat de ses propres actions, non plus qu'à l'acquisition d'actions, d'obligations ou d'autres effets émis par une autre compagnie de chemin de fer au Canada, ni à l'achat ni à l'acquisition d'un intérêt de telles obligations, parts, actions ou autres valeurs. Cette disposition ne porte, néanmoins, aucune atteinte au pouvoir ou droit que pourrait avoir ou posséder une compagnie au Canada, le premier février mil neuf cent quatre.

Voilà un article qui défend d'accorder le pouvoir donné dans l'article 22. L'article que j'ai lu a sa sanction dans l'article 376 de la loi générale des chemins de fer qui stipule ceci:

Tout directeur d'une compagnie de chemin de fer qui permet sciemment que les fonds de cette compagnie soient appliqués directement ou indirectement à l'acquisition de ses propres actions ou à l'acquisition d'actions, obligations ou autres effets émis par une autre compagnie au Canada, ou à l'achat ou acquisition de quelque intérêt de ces valeurs en contravention à la présente loi, est passible d'une amende de 1,000 piastres pour chaque telle contravention.

2. L'acquisition de chaque action, obligation ou autre valeur, ou d'un intérêt dans ces effets, ainsi qu'il est dit plus haut, est réputés une contravention distincte aux dispositions ci-dessus.

Puis l'article dit comment l'amende sera recouvrable et divisée quand elle sera recouvrée. L'article 22 que nous examinons maintenant stipule au contraire que la compagnie peut acquérir des valeurs et faire des avances. C'est une contradiction absolue à l'article prohibitif 149 dont la sanction se trouve à l'article 376. Puis-je en demander la raison?

L'hon. M. MEIGHEN: L'article que nous examinons est simplement une adaptation ou plutôt une transcription de l'article 19 de l'ancienne loi du Nord-Canadien de 1914 dont voici le texte:

Toute compagnie actuellement ou ci-après comprise dans le réseau du Nord-Canadien, qui est actuellement ou qui pourra subséquemment être soumise à l'autorité législative du Parlement du Canada peut acquérir des actions dans le capital social de toute autre compagnie comprise dans ledit réseau, ou des valeurs émises par cette compagnie, ou recevoir des avances de toute autre compagnie comprise dans ledit réseau, et elle peut accepter ou donner des valeurs pour ces avances.

La seule addition faite ici est l'octroi du pouvoir de faire des avances sur des billets au lieu que ce soit sur des valeurs régulières. C'est simplement une question d'arrangements financiers intérieurs de la compagnie.

M. BUREAU: Puis-je demander pourquoi on a fait une exception en faveur du Nord-Canadien, quand la loi interdit strictement des opérations de ce genre et rend un directeur qui permet sciemment une transaction de ce genre, passible d'une amende de 1,000 piastres et cette amende

est imposée pour chaque action ou valeur acquise?

L'hon. M. MEIGHEN: Les valeurs qu'on peut utiliser pour cet emprunt sont des valeurs autorisées par les compagnies subsidiaires ou constituantes, non par la compagnie mère, de sorte que c'est simplement une question de finances intérieures de la compagnie et nous ne prenons pas plus de pouvoir que nous n'en avons donné au Nord-Canadien lui-même en vertu de l'article 19 de l'ancienne loi.

M. BUREAU: Mais pourquoi excepter le Nord-Canadien de la loi générale?

L'hon. M. MEIGHEN: On n'a pas fait d'exception.

M. BUREAU: Que faites-vous de l'article 149 de la loi générale des chemins de fer?

L'hon. M. MEIGHEN: L'article que l'honorable député a cité défend aux compagnies d'acheter leurs propres valeurs.

M. BUREAU: Et d'autres valeurs. Il dit:

> Aucune compagnie ne peut..... employer aucune partie de ses fonds..... à l'achat d'actions, d'obligations ou d'autres effets émis par une autre compagnie au Canada.

L'hon. M. MEIGHEN: Cette compagnie non plus.

On acquiert purement et simplement les valeurs de ses compagnies constituantes et non pas le capital émis de la compagnie elle-même; on ne peut acquérir ce capital. Pour les fins d'un emprunt, on peut utiliser les valeurs dont l'émission est déjà autorisée et qui doivent être mises en circulation par ses propres compagnies auxiliaires qui constituent le réseau. Voilà qui diffère grandement du fait d'accepter les valeurs d'une société étrangère.

M. BUREAU: C'est une autre compagnie, aux yeux de la loi.

L'hon. M. MEIGHEN: Certainement; mais elles sont toutes réunies en une seule compagnie depuis 1914.

M. BUREAU: Pour quelle raison le Gouverneur en conseil n'exerce-t-il pas son autorité lorsque ces transactions sont effectuées? Tous les autres articles édictent que le Gouverneur en conseil exercera son autorité. Il doit exister une raison pour que le présent article fasse exception aux autres.

L'hon. M. MEIGHEN: L'émission primitive des valeurs par la compagnie constituante a été effectuée en vertu d'une autorisation législative et il est à présumer que l'opération était entourée de sauvegarde suffisante. Je le répète, il s'agit simplement d'une question de régie interne des finances de la compagnie.

Je propose l'ajournement de cet article.

(La motion est adoptée.)

Sur l'article 23 (pouvoirs de construire et d'exploiter des lignes de chemins de fer).

L'hon. M. REID: Je propose de modifier cet article en insérant après les mots "de toutes sortes", dans la 8e ligne, les mots qui suivent:

> A l'égard de la construction desquelles respectivement le Parlement pourra à l'avenir autoriser les dépenses nécessaires ou la garantie d'une émission des obligations de la compagnie.

Cette disposition est de nature à fournir l'assurance que rien ne sera fait sans l'autorisation préalable du Parlement.

M. CANNON: Je remarque que l'amendement est ainsi conçu: "pour la construction respective desquelles respectivement"; à mon avis, on ferait bien de biffer l'un de ces "respectivement".

M. le PRESIDENT: Le ministre propose d'ajouter à l'article 23, après les mots "de toutes sortes", les mots qui suivent: "A l'égard de la construction desquelles respectivement le Parlement pourra à l'avenir autoriser les dépenses nécessaires ou la garantie d'une émission des obligations de la compagnie".

M. McKENZIE: Il est très difficile de saisir le sens de cet amendement.

L'hon. M. MEIGHEN: Il signifie simplement qu'avec l'approbation du Gouverneur en conseil la compagnie pourra construire et exploiter des lignes de chemins de fer, des embranchements et des prolongements ou encore des installations de chemins de fer ou des propriétés de toutes sortes, sur n'importe quel emplacement approuvé par le ministre des Chemins de fer. Or, à quelle conditions pourra-t-elle le faire? A la condition que le Parlement l'y autorise par une loi ou encore que les obligations de la compagnie à cette fin soient garanties par le Parlement. Le Parlement est donc revêtu d'une autorité pleine et entière. La compagnie a le droit de marcher de l'avant chaque fois que le Parlement l'y autorise ou encore garantit ses obligations.

M. SINCLAIR (Guysborough): Le ministre a l'intention, à mon avis, de conférer ces pouvoirs à la compagnie avant que les travaux de construction ne soient commencés.

L'hon. M. MEIGHEN: L'article dit "à l'avenir"; de fait, je crois que ce mot n'est pas du tout nécessaire.

(L'article, ainsi modifié, est adopté.)

Sur l'article 24 (utilisation de nom).

M. CANNON: Pour quelle raison n'appelons-nous pas les chemins de fer canadiens "les chemins de fer du gouvernement canadien" au lieu des "chemins de fer nationaux du Canada", avec les initiales C.N.R.? Je suis d'avis qu'il y a tout à gagner à faire disparaître au plus tôt les lettres fatidiques C.N.R. Le public et le Gouvernement s'en trouveront également mieux. Il serait tout naturel, à mon dire, de baptiser notre réseau de voies ferrées "les chemins de fer du gouvernement canadien".

L'hon. M. MEIGHEN: Pour moi, la seule explication raisonnable, c'est l'expression "Chemins de fer nationaux du Canada" à une consonnance plus plébéienne et plus populaire. Le mot "gouvernement" fait naître de suite l'idée d'autorité. Nous désirons faire entendre que ces voies ferrées sont la propriété du pays. Quant au chemins de fer Nord-Canadien, dont personne n'a à rougir, il sera en temps et lieu fusionné avec le réseau des chemins de fer nationaux du Canada.

L'hon. M. LEMIEUX: L'automne dernier, M. Hanna m'a donné une raison plus pratique que celle-là. Il m'a déclaré que tous les wagons portent les trois lettres "C.N.R." et que pour les changer il faudrait débourser une somme assez ronde tant pour la peinture que pour la main-d'œuvre.

Sur l'article 25 (changement de nom).

M. BUREAU: A-t-on quelque raison particulière pour faire cette réserve?

L'hon. M. MEIGHEN: Nous avons une excellente raison pour cela. Nous n'avons nullement l'intention de fusionner certaines compagnies auxiliaires qui ne possèdent ni n'exploitent pas des voies ferrées; pour ne citer qu'un exemple, je mentionnerai la compagnie du télégraphe du Nord-Canadien. On donne au Gouverneur en conseil le droit de changer le nom de cette compagnie, mais ce nom, évidemment, devrait être celui de "Télégraphe national du Canada".

M. McKENZIE: N'avons-nous pas travaillé assez pour aujourd'hui, et ne pourrions-nous pas retourner chez nous?

L'hon. M. MEIGHEN: L'honorable député a précipité la situation, et il nous faut continuer cette affaire, ou ce sera un autre jour de perdu.

M. McKENZIE: Je n'ai rien précipité. Toute la précipitation vient du représentant de Red-Deer (M. Clark) et du leader de la Chambre (sir Thomas White).

L'hon. M. MEIGHEN: Je retire le mot "précipité" qui est d'ailleurs un terme un peu leste.

M. CLARK (Red-Deer): Je ne saurais permettre à l'honorable député de dire que j'aie précipité quoi que ce soit. J'ai fait quelques remarques, sur un ton très modéré, et j'ai à peine retenu l'attention de la Chambre pendant treize minutes. Je répondais à l'honorable député de Maisonneuve (M. Lemieux), l'auteur même de cette précipitation.

Sur l'article 26 (émission d'obligations).

M. BUREAU: Ne conviendrait-il pas de restreindre la somme d'obligations à émettre par mille de chemin construit dans chaque affaire?

L'hon. M. MEIGHEN: Une limite est posée dans l'acte de fidéicommis.

M. BUREAU: Mais un chemin de fer pourra être construit sans que rien ne légitime l'émission d'obligations jusqu'à concurrence de 75,000 piastres par mille, tandis que, dans le cas d'un autre, cette somme serait insuffisante. Vous imposez un maximum, mais ne serait-il pas bon d'arrêter, dans le cas de chaque compagnie, la somme pour laquelle une émission sera autorisée? C'est là une disposition qui doit se trouver dans la charte de toute compagnie.

L'hon. M. MEIGHEN: L'acte de fidéicommis doit contenir une disposition à cet effet. Chaque émission sera nécessairement limitée dans le cas où la compagnie l'autoriserait et que le Gouverneur en conseil l'aura approuvé; mais, quelle que soit la valeur des travaux, l'émission ne peut jamais excéder 75,000 piastres par mille. Il est nécessairement impossible de fixer aujourd'hui le chiffre de chaque émission.

M. BUREAU: Lorsque ces chartes ont été obtenues, et avant que l'Etat en fût saisi, le chiffre de l'émission a dû être limité. Nous imposons toujours dans la charte une limite à la somme des obligations à émettre par mille de chemin de fer construit. Cette limite, l'article la fait disparaître.

L'hon. M. MEIGHEN: La limite mentionnée dans la charte subsistera.

M. BUREAU: Les chemins que l'on va construire sous le régime de cette loi doivent avoir déjà des chartes et, en ce cas, le

chiffre de l'émission est arrêté; mais s'il n'existe aucune charte, comment procédera-t-on à l'établissement de la ligne?

L'hon. M. MEIGHEN: Ceci ne s'applique qu'aux lignes du chemin de fer national canadien, c'est-à-dire à celles-là dont la nouvelle compagnie possède les biens matériels. Cela s'appliquerait, par exemple, aux lignes qui deviennent la propriété de la compagnie du chemin de fer national canadien en vertu de la fusion opérée conformément à l'article 21; mais, même sans cette fusion, les limites primitives subsistent.

M. BUREAU: Il semble que je sois incapable de me faire comprendre. Si vous entreprenez de construire une ligne de chemin de fer, vous ne pouvez y procéder qu'en vertu d'une loi de la législature fédérale ou provinciale, laquelle limite le chiffre de l'émission par mille de chemin de fer construit. Que le chemin soit la propriété de l'Etat ou reste celle d'une compagnie privée, le Parlement donne l'autorisation nécessaire à une émission d'obligations et, puisqu'il en est ainsi, je tiens à savoir ce que comporte cet article.

L'hon. M. MEIGHEN: La compagnie fusionnée a les pouvoirs que lui confère sa charte, pouvoirs auxquels s'ajoutent ceux que lui assure la fusion. La compagnie qui absorbe l'autre peut exercer ces doubles pouvoirs dans la limite prescrite.

M. BUREAU: Dois-je comprendre qu'une fusion a lieu du consentement du Gouverneur en conseil et que ne s'appliquent pas à cette fusion les dispositions de la loi fédérale des chemins de fer en ce qui concerne le consentement des deux tiers des actionnaires, la publication dans la "Gazette du Canada" et la demande de ratification à la commission des chemins de fer?

L'hon. M. MEIGHEN: Absolument.

M. BUREAU: Et le Gouverneur en conseil aura le droit d'arrêter le chiffre des obligations à émettre par mille.

L'hon. M. MEIGHEN: Parfaitement.

M. BUREAU: Je ne crois pas que l'on doive conférer au Gouverneur en conseil l'exercice d'une telle faculté.

Il devrait être laissé au Parlement, comme dans le cas d'autres compagnies de chemins de fer qui sont fusionnées. Ne vaudrait-il pas mieux déclarer que, dans le cas d'une fusion, le montant des obligations n'excédera pas, par mille construit, le montant autorisé par la charte instituant la compagnie qui aura absorbé les autres?

L'hon. M. MEIGHEN: Ce pouvoir s'exerce maintenant, en vertu de cet article. Nous sommes à en fixer la limite tout comme elle est fixée par les termes de la charte de la compagnie individuelle; mais comme mesure de sauvegarde supplémentaire, nous établissons que chaque émission spécifique sera également limitée par le Gouverneur en conseil.

M. BUREAU: Je persiste à craindre que ma question n'ait pas été assez comprise, mais je crois devoir en rester là.

M. POWER: Dois-je comprendre que, mis en regard des articles 23 et 16, cet article signifie que la compagnie peut émettre en aucun temps des obligations, des valeurs ou des bons pour la construction d'un chemin de fer, sans obtenir au préalable l'autorisation du Parlement? Dans l'affirmative, il a une portée un peu trop considérable. En effet, advenant une élection ou une autre occasion de se créer de la popularité, on pourra faire émettre des bons et faire commencer dans un comté certains travaux relatifs à la construction de quelques-unes de ces quarante-quatre lignes.

L'hon. M. MEIGHEN: L'honorable député a appris la politique à mauvaise école. De fait, cet article autorise seulement l'émission d'obligations pour obtenir de l'argent selon les dispositions et conditions qui seront mentionnées. Pour qu'une émission soit possible, il faudra nécessairement que la construction de la ligne ait été autorisée. Cette construction est réglée par l'article 23 et sujette, dans tous les cas, à l'autorisation du Parlement, qui prime tout: Cela étant, l'article 26 s'applique à l'émision des obligations.

(L'article est adopté.)

Sur l'article 29 (pouvoir d'acquérir des valeurs d'autres compagnies.)

M. BUREAU: Cet article prête à la même objection que celle qui a été faite il y a quelques instants. Il dit:

> La compagnie peut, avec l'approbation du Gouverneur en conseil, acquérir, posséder, garantir, nantir et aliéner des actions dans des capital-actions, obligations, billets à ordre, valeurs ou autres obligations contractuelles....

et ainsi de suite. Ces valeurs peuvent être mises en vente, mais on a tort d'autoriser, ici, l'aliénation du capital-actions. Tout ce que nous proposons maintenant, c'est d'acquérir le capital-actions afin d'être maîtres d'exploiter ces chemins de fer sans l'intervention de qui que ce soit. Il ne devrait être permis d'aliéner le capital-actions que

pour une raison spéciale comme celle que le ministre intérimaire de la Justice a mentionnée il y a un instant en parlant d'une entente en vertu de laquelle devait s'échanger le capital-actions contre un certain montant d'obligations. Je pense que ces mots devraient être biffés.

L'hon. M. MEIGHEN: A l'heure qu'il est le Nord-Canadien peut acquérir, posséder, garantir, nantir et aliéner des actions dans des capital-actions, des obligations, billets à ordre, valeurs ou autres obligations contractuelles quelconques d'une compagnie de chemin de fer, de transport, de navigation, de tête de ligne, de télégraphe, de messagerie ou d'hôtellerie autorisée à faire des affaires se rattachant à l'exploitation de la ligne. On a jugé à propos d'aller plus loin. Attendu, surtout, que le Gouverneur en conseil a maintenant, en vertu de cet article, le pouvoir de surveillance, on a jugé à propos d'ajouter "d'électricité, d'énergie ou d'une autre compagnie". C'est un pouvoir non seulement utile mais nécessaire que celui d'acquérir, par exemple, le capital-actions d'une petite compagnie d'embranchement titulaire qui pourrait constituer une ligne auxiliaire utile.

M. BUREAU: Je n'ai pas d'objection à accorder à la compagnie le pouvoir d'acquérir; au contraire, je prétends que la compagnie devrait faire tout le possible pour acquérir toutes les actions qui ont été émises, afin d'avoir la propriété absolue et exclusive, mais je ne veux pas des mots "aliéner des actions dans le capital-actions". Je crois qu'elle devrait se garder d'aliéner les actions du capital-actions de toute compagnie ou organisation tombant sous son contrôle.

L'hon. M. MEIGHEN: L'honorable député a jusqu'à un certain point raison de s'opposer à ce que l'on emploie ces mots-là. Je proposerais que les mots "et aliéner", à la fin de la deuxième et au commencement de la troisième ligne, fussent biffés.

M. VIEN: Si je ne me trompe, cet article signifie que le Gouvernement peut acquérir, par décret ministériel, les actions, obligations, billets à ordre et valeurs de toute compagnie de chemin de fer, de transport, de navigation, de tête de ligne, de téléphone, de télégraphe, de messagerie, d'hôtellerie, d'électricité, d'énergie ou de toute autre compagnie autorisée à faire des affaires se rattachant à l'exploitation d'une ligne qui, de l'avis du conseil des directeurs, peuvent être faites dans l'intérêt de la compagnie.

Cela signifie que, après l'établissement de la présente loi, le ministère pourra faire l'acquisition de n'importe quel chemin de fer au Canada, au moyen d'un décret du conseil.

L'hon. M. MEIGHEN: Il est ridicule de suggérer qu'il pourrait acheter les actions d'une autre compagnie. Il s'agit simplement du pouvoir qu'exercent les compagnies relativement à l'acquisition de petites entreprises auxiliaires dont leur administration a absolument besoin.

M. VIEN: L'article ne le dit pas.

L'hon. M. MEIGHEN: Mais les autres articles le disent. Si les chemins de fer de l'Etat avaient un excédent, après le paiement de toutes les dépenses—et j'en serais bien aise—cet excédent serait inscrit à l'avoir du receveur général; ils ne pourraient pas s'en servir. Lorsque tout serait payé au Nord-Canadien, cela ne serait que des profits. S'il y a un surplus et que la compagnie en ait besoin pour acheter des actions d'une compagnie subsidiaire, elle pourrait l'appliquer comme toute autre compagnie. Mais si elle a besoin des fonds publics, ceux-ci devront lui être accordés par le Parlement.

L'hon. M. LEMIEUX: Pourquoi ne le dites-vous pas dans l'article?

L'hon. M. MEIGHEN: L'honorable député ne me demanderait pas de déclarer que les fonds publics doivent d'abord être votés par le Parlement, n'est-ce pas?

L'hon. M. LEMIEUX: Ce sont des fonds publics que la compagnie emploie.

L'hon. M. MEIGHEN: On ne peut pas se servir des deniers publics, à moins que le Parlement n'ouvre un crédit. C'est la loi du pays.

L'hon. M. LEMIEUX: Cependant nous reconnaissons à la compagnie de chemin de fer le droit d'acquisition, moyennant l'approbation du Gouverneur en conseil.

L'hon. M. MEIGHEN: Certainement.

L'hon. M. LEMIEUX: Suposons, par exemple, qu'elle juge à propos d'acheter le chemin de fer de Gaspé et qu'elle ait un surplus à consacrer à cet achat, elle ne s'adresserait certainement pas au Parlement pour cela. Ne pourriez-vous pas dans une seule ligne sauvegarder les prérogatives du Parlement? En effet, les termes ici sont très vagues. Je conçois aisément que le conseil d'administration pourrait juger bon d'acquérir un bout de voie desservant une certaine industrie; cela va sans dire, mais

à la faveur du présent article. elle peut acquérir une voie ferrée de cent ou deux cents milles de longueur, acquisition qui entraînerait la dépense d'une grosse somme d'argent.

L'hon. M. MEIGHEN: Tout excédent provenant du réseau de l'Etat ne peut pas être utilisé, car il est porté à l'avoir du receveur général, aux termes d'un autre article. J'ai simplement dit que s'il y a un surplus, rien n'empêche que la compagnie ait les mêmes pouvoirs que toute autre compagnie, subordonnément, il va sans dire, à la direction du Gouverneur général, comme il est dit ici. Si l'honorable député a des idées si arrêtées sur ce sujet, l'examen de cet article peut être différé.

L'hon. M. LEMIEUX: Ce n'est pas ce que je demande. Vous pourriez ajouter deux ou trois autres mots.

L'hon. M. MEIGHEN: D'ici à lundi, nous pourrions examiner la proposition de mon honorable ami et retoucher l'article lundi, si on le juge praticable.

L'hon. M. LEMIEUX: Fort bien. Me direz-vous si la compagnie peut acheter d'autres compagnies de tranport, de navigation, etc., que la compagnie constituante du Nord-Canadien et les compagnies subsidiaires?

L'hon. M. MEIGHEN: Elle peut acheter les actions de la Canadian Government Merchant Marine, Limited. C'est le seul cas où elle pourrait légitimement exercer ce pouvoir.

M. SINCLAIR (Guysborough): La portée de l'article est assez grande pour permettre à la compagnie d'acquérir le réseau du Grand-Tronc.

M. BUREAU: L'amendement du ministre intérimaire de la Justice sera-t-il soumis à un plus ample examen?

L'hon. M. MEIGHEN: Je propose que l'on biffe les mots " et aliéner " au bout de la 2e ligne de l'article 29.

(L'amendement est adopté.)

L'hon. M. LEMIEUX: Le ministre songera-t-il à la ligne supprimée?

L'hon. M. MEIGHEN: Je propose que la discussion de cet article soit différée, et je déclare que d'ici à lundi la proposition de l'honorable député sera examinée.

(La motion est adoptée.)

Sur l'article 30 (consentement des municipalités.)

[L'hon. M. Lemieux.]

M. BUREAU: Si la compagnie et la municipalité ne peuvent pas tomber d'accord, se présenteront-elles devant la Commission des chemins de fer, tel qu'il est décrété dans la loi générale?

L'hon. M. MEIGHEN: Cet article est d'application générale.

M. BUREAU: Qui a le pouvoir de décision, si l'entente ne se fait pas?

L'hon. M. MEIGHEN: La loi des chemins de fer alors prendra effet.

M. McKENZIE: Je propose qu'on ajoute ce qui suit au projet de loi comme étant l'article 31:

Quiconque, directement ou indirectement, par lui-même ou par toute autre personne dans son intérêt, donne ou procure, ou consent à donner ou à procurer, ou offre ou promet une fonction, charge ou emploi, ou promet de procurer ou de s'efforcer de procurer une fonction, charge ou emploi à ou pour tout votant, directeur, fonctionnaire ou employé de la compagnie, et tout directeur, fonctionnaire ou autre employé de la compagnie qui cherche, par corruption ou autrement, à influencer tout autre directeur, fonctionnaire ou employé, en vue de l'engager à soutenir un parti politique en Canada est déqualifié et inhabile à continuer d'exercer une fonction dans ladite compagnie, et est passible, s'il est poursuivi, d'un terme d'emprisonnement de pas moins d'un an et de pas plus de cinq ans.

L'hon. M. MEIGHEN: Je propose la remise à plus tard de l'examen de ce projet d'article 31.

(La motion de M. Meighen est adoptée.)

L'hon. M. MEIGHEN: Je propose qu'on ajoute ce qui suit au projet de loi comme étant l'article 32:

Le ministre des Chemins de fer et Canaux peut nommer toute personne pour, ou charger toute personne de s'enquérir de et faire rapport sur toutes questions ou choses concernant ou intéressant la compagnie ou ses ouvrages ou entreprises, y compris sa gestion et l'exploitation des chemins de fer de l'Etat, ou concernant ou intéressant toute autre compagnie, et ses ouvrages et entreprises, possédés, dirigés ou exploités par la compagnie, et toute personne ainsi nommée ou désignée peut, pour les fins de, et relativement à telle enquête ou tel rapport, faire toutes les choses et exercer tous les pouvoirs qui sont énoncés ou mentionnés dans l'article soixante et un de la loi des chemins de fer.

Cet article vise simplement à permettre au ministre de s'informer de tout ce qui a trait à la direction et à l'exploitation du chemin de fer dans l'article 61 de la loi des chemins de fer.

M. McKENZIE: L'article 61 a-t-il le sens étendu de la loi des enquêtes publiques?

L'hon. M. MEIGHEN: Les dispositions de cet article sont-elles tout particulièrement applicables aux chemins de fer? Il

semble qu'il vaille mieux agir en conformité de cette disposition que de nommer un commissaire en vertu de la loi des enquêtes, vu que c'est ce qui se fait d'habitude dans la gestion des chemins de fer.

M. CAHILL: Le ministre s'attend-il à ce que nous gobions toutes ces dispositions telles qu'il nous les présente?

L'hon. M. MEIGHEN: Si l'honorable député désire prendre le temps d'étudier cet article, je propose volontiers d'en retarder l'examen.

(La motion est adoptée.)

Sur l'article 6 (les directeurs n'ont aucune responsabilité).

M. BUREAU: Il faut lire cet article en regard de l'article 22, qui permet une chose formellement défendue par l'article 149 de la loi des chemins de fer. Le ministre dit que c'est la disposition insérée dans la loi du Nord-Canadien. L'article 6 met aussi le directeur de la compagnie à couvert des effets de l'article 376 de la loi des chemins de fer, qui dit qu'un directeur permettant l'emploi des fonds de la compagnie pour l'achat de ses propres actions ou des valeurs d'une autre compagnie est passible d'une amende de $1,000.

L'hon. M. MEIGHEN: Ce sont de véritables clauses pénales, tandis que la disposition en question veut éviter les amendes dont sont déjà passibles les directeurs généraux des chemins de fer privés et les personnes qui y ont un intérêt direct. Elle ne saurait toucher les administrateurs choisis par le Gouvernement pour gérer un chemin de fer appartenant à l'Etat. Un directeur refuserait sa nomination s'il devait tomber sous le coup de ces amendes.

M. BUREAU: Mais cela se trouve dans la loi sur les chemins de fer.

L'hon. M. MEIGHEN: Là, il a des motifs intéressés pour agir ainsi; ici, il n'en a pas.

M. BUREAU: On l'autorise à faire des actes défendus par l'article 149 de la loi des Chemins de fer.

L'hon. M. MEIGHEN: C'est pourquoi il ne faudrait pas le rendre passible d'amende pour avoir agi de la sorte. Voici une disposition de la loi du Nord-Canadien concernant des directeurs qui n'avaient aucun intérêt dans cette compagnie et que, par conséquent, on ne pouvait rendre passibles de telles amendes; l'article est comme suit:

Nul de ces directeurs ne doit être responsable envers tout actionnaire, directeur ou fonctionnaire de la compagnie dont il est directeur, ni envers toute autre personne, en ce qui concerne ce qu'il a fait ou négligé de faire dans l'exercice de ses fonctions.

M. BUREAU: Est-ce là l'autorisation première de la compagnie du Nord-Canadien?

L'hon. M. MEIGHEN: Non. C'est la loi de 1914 qui a été faite lorsque nous avons nommé des directeurs pour représenter le Dominion et que nous avons garanti la compagnie jusqu'à concurrence de $45,000,000 d'obligations à émettre. C'est la protection qu'on a accordée à ses directeurs, la même dont doivent jouir pour des raisons semblables tous les directeurs qui doivent aujourd'hui représenter le Gouvernement et qui n'auront aucun intérêt personnel.

M. BUREAU: Il peut arriver qu'ils ne soient pas intéressés personnellement, mais ils sont tenus de travailler dans l'intérêt du pays. S'ils accomplissaient la moindre action que la loi réprouve, je ne vois pas pourquoi ils échapperaient à la punition infligée aux directeurs de toute autre compagnie qui se trouveraient dans le même cas.

M. VIEN: D'après cette disposition un directeur n'est soumis à aucune pénalité, si l'on s'en rapporte à nos lois, au sujet de sa charge ou d'aucun acte qu'il accomplit ou qu'il néglige d'accomplir dans l'exercice de sa fonction. Si un directeur se rend coupable d'un acte répréhensible, dans l'exercice de ses fonctions, il ne sera pas responsable et il échappera à tout châtiment imposé par les dispositions de nos statuts, même par celles du Code criminel. Cet article l'absoudra de toute responsabilité.

L'hon. M. MEIGHEN: L'honorable député a omis des mots très importants. Quant à la responsabilité d'un directeur envers un actionnaire, un directeur, un officier ou un employé de la compagnie, ou envers toute autre personne, elle est absolument nulle. Cela saute aux yeux. Mais il pourrait exister des lois qui le tiendraient responsable, et il devrait tomber sous le coup du Code criminel. C'est pourquoi l'article continue ainsi:

Et, sauf avec l'approbation du Gouverneur en conseil, il ne doit non plus être assujéti à aucune peine sous le régime des dispositions de toute loi, en ce qui concerne ses fonctions, ou tout acte fait ou qu'il a négligé de faire dans l'exercice de ses fonctions.

Il n'est donc pas absolument exempt de toute pénalité. Le Gouverneur en conseil peut le soumettre à la mise en vigueur d'aucune disposition législative comportant une pénalité, dans des cas semblables.

M. VIEN: Pourquoi ne pas mentionner ces détails?

L'hon. M. MEIGHEN: Il serait assez difficile de parcourir toutes les lois pour s'assurer directement de la nature de la responsabilité du directeur. Il est passible d'une peine, s'il enfreint, dans l'exercice de sa fonction, une disposition quelconque du Code criminel. Nous ne voulons pas établir des peines et des responsabilités qui nous empêchent de retenir les services d'hommes compétents, comme de directeurs, surtout si nous continuons à suivre la ligne de conduite arrêtée déjà et qui n'oblige personne à consacrer tout son temps à l'exercice de ses fonctions, mais nous avons besoin d'hommes de haut caractère et de fortes aptitudes qui consacreront une partie de leur temps à une surveillance générale de la besogne, en retour de faibles appointements représentant, disons, 2,000 piastres.

M. VIEN: Est-il sage d'accorder au Gouverneur en conseil le droit de protéger, au moyen d'un décret du conseil, un homme quelconque qui a enfreint une loi, n'importe laquelle? Si le Code criminel le tient responsable, cet homme se trouvera, grâce à un décret du conseil, protégé contre tout recours en loi. Supposons qu'il commette un acte criminel, il ne sera cité en justice qu'au cas où un décret du conseil autorisera cette procédure.

L'hon. M. MEIGHEN: A l'heure qu'il est, le Gouverneur en conseil peut remettre toute amende qu'on peut imposer à quelqu'un; il lui est loisible même de faire sortir de prison un violateur de la loi.

M. BUREAU: Il ne peut empêcher qu'on fasse le procès de quelqu'un.

L'hon. M. MEIGHEN: Non. Il vaudrait peut-être mieux insérer le mot "pécuniaire" avant le mot "peine." Le Gouvernement ne devrait pas avoir la faculté de soustraire un directeur aux formalités d'un procès, pour ne rien dire de plus. Mon désir de faire adopter cet article n'est pas tel qu'il nous empêche de retenir les services d'hommes de hautes aptitudes pour remplir ces fonctions. Je propose que le mot "pécuniaire" soit inséré avant le mot "pénalité", dans la 17e ligne de l'article 6.

L'hon. M. LEMIEUX: Va-t-on maintenir la rémunération à 2,000 piastres?

L'hon. M. MEIGHEN: On n'a pas décidé d'une façon finale, de continuer la pratique d'avoir un nombre considérable de directeurs à 2,000 piastres par année.

[L'hon. M. Meighen.]

M. BUREAU: J'ignore si l'on peut s'assurer les services d'hommes possédant toutes les aptitudes requises, pour des appointements de 2,000 piastres par année.

M. KEEFER: Cela ressemble beaucoup à une insinuation à l'adresse des membres de cette Chambre qui ne reçoivent que 2,500 piastres pour les surveiller.

M. BUREAU: Je crois qu'il en est ainsi. Si je devais juger la valeur des membres de cette Chambre d'après la note qu'ont donnée d'eux, ce soir, divers membres du Gouvernement, je serais porté à croire que 2,000 piastres constitueraient une indemnité trop forte. Il arrive heureusement que nos électeurs nous traitent avec beaucoup plus d'égards qu'on n'en a montrés envers nous, cet après-midi.

L'observation de l'honorable député est parfaitement justifiée. C'est une des raisons que nous devrions invoquer, si nous voulons maintenir notre prestige devant le pays, du moins, devant la population des endroits où nous ne sommes pas connus. A mon avis, le montant de 2,500 piastres ne constitue pas une rémunération suffisante pour un homme qui consacre son temps, ici, durant six mois de l'année, et qui doit siéger jusqu'à deux heures et demie du matin, pour se voir appliquer le bâillon à la fin.

(L'amendement est adopté ainsi que l'article, ainsi modifié.)

Sur l'annexe A (compagnies constituantes et auxiliaires comprises dans le réseau du Nord-Canadien.)

M. BUREAU: Nous voulons avoir des explications au sujet de ces diverses compagnies.

M. CAHILL: Quel est l'actif et le passif des compagnies mentionnées dans l'annexe?

L'hon. M. MEIGHEN: Cela ne semble reéllement pas suffisant. Ces compagnies ont toujours fait partie du réseau; elles en font partie à l'heure actuelle. Nous ne pouvons pas augmenter ni diminuer leur passif.

M. CAHILL: Cette question s'est déjà présentée. Quand on a donné la garantie de 40 millions, la question a été soulevée, savoir: s'il était prudent de se porter acquéreur de certaines de ces compagnies dont le passif dépassait de beaucoup l'actif. On a demandé à plusieurs reprises dans cette Chambre quelle était la situation financière de ces compagnies. On doit comprendre que puisque nous en prenons possession, le réseau de

l'Etat, autrement dit le chemin de fer national canadien, sera responsable de leurs dettes. Nous savons que dans le cas du Nord-Canadien, l'Etat a pris à son compte 100 millions de valeurs non garanties qu'il s'est engagé à payer au profit des amis du Gouvernement, Mackenzie et Mann. Je crois que nous avons le droit de savoir quelles sont les dettes de ces compagnies et quel est leur actif.

L'hon. M. MEIGHEN: L'honorable député se trompe quelque peu car elles ont été acquises il y a quatre ans. Elles font partie du réseau maintenant; nous ne pouvons pas nous en emparer de nouveau.

M. CAHILL: On ne les prend pas, mais elles demeurent encore la compagnie de télégraphe du Nord-Canadien, n'est-ce pas?

L'hon. M. MEIGHEN: Mais nous avons acheté cette compagnie.

M. CAHILL: Le capital seulement.

L'hon. M. MEIGHEN: C'est tout ce qu'il faut.

M. CAHILL: Le chemin de fer national canadien deviendra responsable des dettes de ces compagnies, quand on les y rattachera.

L'hon. M. MEIGHEN: Le Nord-Canadien est responsable au même degré que le chemin de fer national canadien le sera si ce projet est adopté.

M. CAHILL: Le Nord-Canadien n'a aucun rapport avec elles. Ce sont des compagnies distinctes, qui sont dans la même position que les compagnies de navigation, et au moment même où vous vous en portez acquéreurs, vous prenez le passif à votre compte. Je voudrais savoir quels sont les créanciers.

L'hon. M. MEIGHEN: Il est trop tard maintenant pour revenir sur ce que demande l'honorable député, et par conséquent, je propose que l'on ajourne l'examen de la première annexe.

(La proposition est adoptée.)

L'hon. M. MEIGHEN: J'ai l'honneur de proposer que l'annexe suivante, portant le numéro 2, soit ajoutée au projet de loi:

SECONDE ANNEXE.

Les lignes de chemins de fer que la Canadian Norhern Western Railway Company était autorisée à construire, savoir:

En vertu de l'article 3 du chapitre 29 des Statuts de l'Alberta, 1911-12, ainsi qu'il suit:

A partir d'un endroit sur la ligne construite du chemin de fer Canadian Northern, à ou près Edmonton, de là dans une direction nord-est et est sur le côté nord de la rivière Saskatchewan Nord jusqu'à St-Paul-de-Métis, et de là jusqu'à la limite est de la province de l'Alberta.

A partir d'un endroit sur la ligne construite du chemin de fer Canadian Northern, à ou près Bruederheim, de là dans une direction générale vers l'est et le sud-est jusqu'à un endroit à Vermillon, de là dans une direction sud jusqu'à un endroit à ou près Wainright, ou en passant par Medicine-Hat jusqu'à un endroit à la limite sud de la province de l'Alberta; avec un embranchement à partir d'un endroit au nord-ouest de Vermillon, dans les townships 53 et 54, en allant vers l'est, jusqu'à la limite est de la province.

A partir de Camrose, de là dans une direction générale sud-est au nord de la rivière Battle, jusqu'à ce que la ligne vienne à proximité de ou atteigne la limite est du rang 12, à l'ouest du quatrième méridien; de là dans une direction sud-est jusqu'à la limite est de la province de l'Alberta.

A partir d'un endroit où la ligne Saskatoon-Calgary du chemin de fer Canadian Northern traverse la limite est de la province dans une direction généralement septentrionale, jusqu'à un endroit sur la ligne autorisée du chemin de fer Canadian Northern allant de Strathcona à Calgary.

A partir d'un endroit sur la ligne construite entre Big-Valley et Stettler, en allant vers le sud-est jusqu'à une jonction avec la ligne Saskatoon-Calgary.

Par l'article 2 du chapitre 40 des Statuts de l'Alberta, 1914, savoir:

A partir d'un endroit de la cité de Medicine-Hat, de là dans une direction généralement nord-ouest jusqu'à un endroit sur la ligne Saskatton-Calgary de la compagnie de chemin de fer Canadian Northern.

Les lignes de chemins de fer que la Saskatoon Northwestern Railway Company, laquelle a précédé par fusion la compagnie de chemin de fer Canadian Northern, a été autorisée à construire, savoir:

Par l'article 7 du chapitre 18 des Statuts de la Saskatchewan, 1908-09, comme suit:

A partir d'un endroit sur le chemin de fer de la compagnie Qu'Appelle, du Lac Long et de la Saskatchewan jusqu'à la ligne de la compagnie de vapeurs entre Aylesbury et Davidson, de là dans une direction généralement nord et ouest jusqu'à la limite provinciale de la Saskatchewan.

Les lignes de chemins de fer que la Cannadian Northern Saskatchewan Railway Com pany a été autorisée à construire, savoir:

Par l'article 8 du chapitre 43 des statuts de la Saskatchewan, 1912, comme suit:

A partir d'un endroit à ou près Lampman sur le prolongement Maryfield du chemin de fer Canadian Northern, de là dans une direction généralement nord jusqu'à une jonction avec l'embranchement Brandon-Régina dudit chemin de fer.

A partir d'un endroit sur l'embranchement Delisle du chemin de fer Canadian Northern vers l'ouest jusqu'à la limite occidentale de la province de la Saskatchewan.

A partir d'un endroit à ou près Chamberlain vers le sud jusqu'à Moosejaw.

A partir d'un endroit à ou près Craven dans une direction généralement nord-est jusqu'à un endroit à ou près Hudson-Bay-Junction, avec un embranchement à partir d'un endroit y situé jusqu'à un endroit sur l'embranchement Rossburn du chemin de fer Canadian Northern à l'est de Yorkton.

A partir d'un endroit à ou près Melfort vers le nord-est jusqu'à la limite orientale de la province de la Saskatchewan.

A partir d'un endroit à ou près de Hudson-Bay-Junction vers le sud à travers ou à proximité de la ville de Moosomin jusqu'à un endroit sur la limite méridionale de la province de la Saskatchewan, à l'est du deuxième méridien.

A partir d'un endroit à ou près Swift-Current vers le nord jusqu'à un endroit à ou près Battleford.

A partir d'un endroit à ou près Chamberlain vers l'ouest jusqu'à un endroit sur la limite occidentale de la province de la Saskatchewan à ou près le township 25.

A partir d'un endroit à ou près Prince-Albert vers le nord-est jusqu'à la limite orientale de la province de la Saskatchewan.

A partir d'un endroit sur la ligne Prince-Albert-Denholme du chemin de fer Canadian Northern à ou près Shellbrook vers l'ouest jusqu'à un endroit sur la ligne North-Battleford-Jackfish du chemin de fer Canadian Northern.

A partir d'un endroit sur le chemin de fer Canadian Northern, à ou près Melfort, de là généralement dans une direction sud-est jusqu'à un raccordement avec le prolongement Thunder-Hill du chemin de fer Canadian Northern.

A partir d'un endroit sur le chemin de fer Canadian Northern à ou près Melfort, de là dans une direction généralement ouest et sud-ouest jusqu'à un endroit sur la ligne principale du chemin de fer Canadian Northern à ou près Vonda.

Les lignes de chemins de fer que la Saskatchewan Midland Railway Company, laquelle a précédé par fusion la compagnie de chemin de fer Canadian Northern, a été autorisée à construire, savoir:

Par l'article 7 du chapitre 41 des Statuts de la Saskatchewan, 1909, comme suit:

Une ligne à partir d'un endroit sur l'embranchement Winnipeg-Edmonton du chemin de fer Canadian Northern dans les limites des rangs 1 et 2, à l'ouest du troisième méridien, s'étendant dans une direction nord-est pour se raccorder au prolongement projeté de ce qui est connu sous le nom d'embranchement Thunder-Hill dudit chemin de fer.

Une ligne à partir d'un endroit sur l'embranchement Brandon-Régina du chemin de fer Canadian Northern entre Kaiser et Kendal s'étendant dans une direction sud-ouest, ouest et nord-ouest jusqu'à la ville de Swift-Current et avec un embranchement à partir de Swift-Current jusqu'à un endroit à ou près Saskatchewan-Landing, de là vers le nord et vers l'est jusqu'à un endroit sur la ligne construite du chemin de fer Canadian Northern dans ou près le township 34, rang 9, à l'ouest du troisième méridien.

Une ligne à partir d'un endroit sur l'embranchement Brandon-Régina du chemin de fer Canadian Northern entre Lovat et Kendal, de là dans une direction généralement sud-ouest jusqu'à la frontière internationale.

Une ligne à partir d'un endroit à ou près la ville de Humboldt s'étendant dans une direction nord-est jusqu'à un endroit à ou près la ville de Melfort.

Les lignes de chemins de fer que la compagnie du chemin de fer Canadian Northern a été autorisée à construire, savoir:

D'un endroit à ou près Régina vers le nord jusqu'à ou près Humboldt de là vers le nord-est en descendant ou près la vallée de la rivière Carotte à un endroit à ou près la Mission du Pas, sur la rivière Saskatchewan, et d'un endroit sur la ligne de la compagnie entre Humboldt et la rivière Saskatchewan Sud, vers le nord-est à un endroit à ou près le passage de la rivière Saskatchewan Sud par l'embranchement Prince-Albert de la compagnie.

Par l'article 2 du chapitre 94 des statuts du Canada, 1913, comme suit:

De sa ligne à ou près Humboldt, dans la province de la Saskatchewan vers le sud-ouest au township 29, rang 7, à l'ouest du troisième méridien, de là vers l'ouest et le sud-ouest jusqu'à la ville de Calgary dans la province de l'Alberta.

D'un endroit sur sa ligne Brandon-Régina près de la limite ouest du Manitoba, de là généralement vers l'ouest jusqu'à la ville de Lethbridge, Alberta.

D'un endroit sur sa ligne près North Battleford, de là vers le nord-ouest à un point à ou près Athabaska-Landing, avec un embranchement jusqu'à un endroit à ou près Green Lake près de la décharge de ce lac dans la rivière Beaver.

Par l'article 2 du chapitre 77 des statuts du Canada, 1912, comme suit:

D'un endroit sur la ligne de chemin de fer de la compagnie à ou près Portage-la-Prairie, de là généralement vers le sud et l'est à un endroit sur la section Ridgeville de sa ligne de voie ferrée à ou près le township 2, rang 7, à l'est du méridien principal.

A partir d'un endroit sur le chemin de fer Qu'Appelle, du lac Long et de la Saskatchewan entre Davidson et Disley, de là généralement dans une direction ouest et nord-ouest jusqu'à un endroit sur la ligne Saskatoon-Calgary dans ou près le township 30, rang 14, à l'ouest du troisième méridien.

A partir d'un endroit sur sa ligne construite près de Winnipegosis, de là généralement dans une direction sud et est jusqu'à un endroit sur sa ligne construite près de l'extrémité sud du lac Manitoba.

Les lignes de chemins de fer que la compagnie de chemin de fer Canadian Northern Pacific était autorisée à construire, ainsi qu'il suit:

Par l'article 3 du chapitre 4 des statuts de la Colombie-Britannique, 1910, ainsi qu'il suit:

A partir d'un endroit dans la cité de Victoria jusqu'à un endroit à ou près Barclay-Sound sur l'Ile Vancouver, soit une distance d'approximativement cent milles.

Par l'article 3 du chapitre 32 des statuts de la Colombie-Britannique, 1912, ainsi qu'il suit:

Une ligne de chemin de fer d'une longueur de cent cinquante milles dans une direction nord et est à partir de la borne 100 milles sur la section de l'île de Vancouver de la ligne de chemin de fer Canadian Northern Pacific jusqu'à un point sur la côte est de l'île Vancouver.

Une ligne de chemin de fer à partir d'un point sur la ligne de la Compagnie à ou près la cité de Kamloops jusqu'à la cité de Vernon, et de là jusqu'à Lumby, et une ligne à partir d'un endroit à ou près ladite cité de Vernon jusqu'à la cité de Kelowna par voie de Long-Lake, et une ligne à partir d'un endroit dans ou près ladite cité de Vernon, un endroit sur le bras est du lac Okanagan, en face de Okanagan-Landing, suivant qu'indiqué sur la carte déposée au bureau du secrétaire provincial de la Colombie-Britannique; soit une distance totale de cent quarante-cinq milles.

Par l'article 2 du chapitre 57 des Statuts de la Colombie-Britannique, 1913, ainsi qu'il suit:

Une ligne de chemin de fer s'étendant depuis l'extrémité nord de Westminster-Bridge jusqu'à Steveston, un parcours de quinze milles.

Les lignes de chemins de fer que la Compagnie de chemin de fer Alberta Midland (laquelle a précédé par fusion la compagnie de chemin de fer Canadian Northern) était autorisée à construire, savoir:

Par l'article 6 du chapitre 45 des Statuts de l'Alberta, 1909. ainsi qu'il suit:

A partir d'un endroit à ou près Edmonton, de là en gagnant le nord-ouest jusqu'à un endroit sur la rivière la Paix.

A partir du passage autorisé de la rivière Little-Bow, en gagnant le sud par voie de Macleod jusqu'à la limite sud de l'Alberta.

A partir d'un endroit sur la ligne en dernier lieu mentionnée, entre Macleod et la rivière Belly, et en allant vers l'ouest jusqu'à la limite ouest de l'Alberta.

M. McKENZIE: A quel article du bill se rattache l'annexe n° 2?

L'hon. M. MEIGHEN: A l'article 20, sur lequel nous avons passé tout le jour et toute la nuit.

M. LAPOINTE (Kamouraska): Le ministre ne se propose certainement pas d'agir avec cette annexe comme avec les autres articles du bill et d'appliquer la clôture.

L'hon. M. MEIGHEN: Si l'honorable député voulait discuter l'annexe. elle sera imprimée demain matin dans le hansard et il aura jusqu'à lundi après-midi pour en faire l'étude.

M. LAPOINTE (Kamouraska): Si l'honorable ministre donne l'avis que nous supposons qu'il va donner d'après la procédure qu'il a commencé à suivre, chaque député ne pourra pas parler plus d'une fois et devra limiter son discours sur l'annexe et le bill entier à vingt minutes. S'il pose une question, ce sera suffisant, il aura parlé. Mon honorable ami pourrait donner son avis pour les autres articles et laisser de côté celui-là. Cette annexe renferme quarante-quatre chartes que mon honorable ami nous demande de prolonger. D'ordinaire, quand une compagnie demande une prolongation de sa charte, elle doit déposer une carte qui peut être étudiée par les membres du comité. Mais dans ce cas, on ne fait rien de ce genre. On nous demande de prolonger le délai de construction de quarante-quatre chemins de fer, dont nous n'avons pas connu les noms avant cet après-midi. On ne nous communique aucune carte et nous ne recevons aucun renseignement et si l'on applique la procédure dont nous sommes menacés, nous ne pourrons absolument pas accorder à cette annexe et aux quarante-quatre chartes, la considération qu'elles méritent.

L'hon. M. MEIGHEN: Ce n'est pas aussi important que si nous donnions ces chartes à des personnes étrangères. Nous ne faisons, en effet, que de prolonger le délai pour nous-mêmes. L'annexe paraîtra demain matin dans le hansard et sera soumise à une discussion lundi après-midi. Il est vrai qu'un honorable député ne peut parler qu'une fois et pendant vingt minutes, mais il peut proposer un amendement. Si l'honorable député pense que quelques-unes de ces chartes devraient être supprimées, il peut proposer un amendement à cet effet et chaque honorable député peut parler sur l'amendement. Il aurait été naturellement préférable que les honorables députés acceptent la proposition que nous fassions un peu de progrès aujourd'hui en adoptant l'article 20. Mais maintenant nous n'avons pas d'autre procédé à adopter.

M. BUREAU: Le ministre intérimaire de la Justice dit que nous ne donnons pas ces chartes à quelqu'un d'autre mais à nous-mêmes.

L'hon. M. MEIGHEN: En effet, ai-je dit.

M. BUREAU: Ni en effet ni autrement. L'annexe n° 2 est très importante. On a déposé sur le bureau une liste de quarante-quatre lignes, dont on veut faire revivre les chartes. Nous voulons savoir où passent ces lignes, les comtés qu'elles traversent et quels sont les propriétaires des terrains sur lesquels on doit les construire. On m'informe que les propriétaires de ces terrains sont des amis du Gouveernement qui ont des emplacements de ville le long du chemin de fer et qui veulent faire revivre les chartes non pas tant pour construire les lignes que pour créer un mouvement de plus value sur les immeubles de façon à gagner de l'argent. Mon honorable ami peut rire, mais j'estime que c'est sérieux. La clôture n'a pas été appliqué au bill de la conscription quand on l'a présenté à la Chambre, mais on l'a appliquée quand il s'est agi de faire adopter la législation du Nord-Canadien par la Chambre, pour protéger les amis de mes amis d'en face.

L'hon. M. MEIGHEN: Il n'y a pas eu de clôture alors.

M. BUREAU: Je peux donner à mon honorable ami le nombre d'heures que chaque député a employé. La loi électorale et le bill du Nord-Canadien ont été adoptés avec l'application de la clôture.

L'hon. M. MEIGHEN: Le bill du Nord-Canadien de 1914?

M. BUREAU: De 1917. Voici une motion en vue d'appliquer la clôture et je dis qu'en toute équité on devrait nous donner

ici l'annexe n° 2 pour que nous ayons l'occasion de l'examiner.

Si les ministre refusent de nous fournir des renseignements concernant cette annexe, nous allons nous donner la peine d'examiner les plans, de nous mettre en communication avec les gens de ces comtés et de nous assurer quels sont les propriétaires de ces terrains. Nous allons nous procurer nous-mêmes ces renseignements, si le Gouvernement refuse de les communiquer aux membres de l'opposition. Cet après-midi, vous avez mis entre nos mains une liste contenant les noms de 44 voies ferrées, c'est-à-dire deux copies pour quatre-vingts députés. Nous n'avons pas eu le temps de l'examiner. Je suis d'avis qu'il y a plus que de la spéculation immobilière dans le présent bill. J'ai eu vent que peut-être le ministre de l'Immigration et de la Colonisation (M. Calder) a dans l'idée quelques voies ferrées traversant des comtés qui ne lui sont pas étrangers. On poursuit peut-être un but politique. Si j'ai bien compris, l'honorable député de Strathcona (M. Douglas) a déclaré qu'une couple de ces voies ferrées ont déjà assuré le succès d'une élection.

M. DOUGLAS (Strathcona): L'une de ces voies ferrées.

M. BUREAU: Je vais m'adresser à mon associé, qui fréquente une meilleure compagnie à l'heure qu'il est et est au courant de tout ce qui concerne ces chartes fictives, et il sera peut-être en mesure de me fournir ces renseignements; il est possible que nous découvrions des choses dont la révélation sera d'un grand profit pour le pays.

L'hon. M. MEIGHEN: Il faudrait renvoyer l'examen de cet article à plus tard que lundi prochain, pour avoir le temps de se procurer les noms de tous les propriétaires de terrains sur le parcours de 42 lignes en question. La soirée est si avancée que l'esprit naturellement vif de mon honorable ami en souffre, car autrement il aurait trouvé une autre raison que celle-là pour faire remettre l'examen de cet article du bill.

Est-ce qu'il voudrait donner à entendre que par le passé, lorsqu'il s'est agi d'accorder une charte à une compagnie de chemin de fer, le gouvernement du jour s'est donné la peine de fournir au Parlement une liste des propriétaires ou des occupants des terrains sur le parcours projeté de la voie ferrée à construire? La proposition de mon honorable ami est réellement de nature à abasourdir tout homme qui a le sens des convenances. A quoi l'honorable député veut-il en venir? Si mon honorable ami croit que des projets inavouables se dissimulent derrière cette prolongation de délais et qu'il possède ou prétende avoir des renseignements de nature à donner corps à ses soupçons, je lui suggère de les communiquer au Parlement lundi prochain.

Si l'honorable député est en mesure d'établir l'exactitude d'une partie des insinuations qu'il a lancées ce soir, il peut être assuré de créer une grosse sensation en cette enceinte. S'il est en mesure d'établir l'exactitude de ses affirmations, ces faits exerceront une grande influence sur la décision que les honorables membres du Parlement prendront au sujet du projet de loi.

En attendant, l'annexe en question n'est pas en discussion, de sorte qu'à mon sens nous ne devons pas retarder plus longtemps les délibérations de la Chambre. Je propose donc que l'examen de l'annexe soit remise à plus tard.

(La motion est adoptée.)

Sur le préambule:

M. McKENZIE: Dès le début, je tiens à faire observer qu'il existe toute la différence au monde entre une compagnie ordinaire qui demande une prolongation de délai et la présente situation. Du moment qu'une compagnie possède une ancienne charte et qu'elle désire construire une voie ferrée, elle doit assumer la responsabilité de pourvoir les fonds nécessaires et de traiter avec les gens dont les terrains sont traversés par la nouvelle ligne. C'est une compagnie particulière. Dans le cas actuel, toutefois, voici 44 compagnies dont le peuple canadien fait l'acquisition et nous sommes en face de 44 lignes de chemin de fer que le Parlement entreprend de construire et au sujet desquelles personne ici ne connaît le premier mot. Cependant, on nous rit au nez et l'on nous traite comme des imbéciles et des niais parce que nous demandons des renseignements sur toute l'affaire. Voilà 44 compagnies de chemins de fer qui construiront 44 voies ferrées avec nos deniers, avec l'argent du peuple canadien. Nous ne savons pas quel sera le coût de ces entreprises ni combien de milles de voies ferrées l'on construira. On nous laisse dans une ignorance complète et absolue à ce sujet. Nous avons cependant en face de nous un groupe d'hommes intelligents qui soutiennent qu'il est absolument absurde pour les représentants du peuple canadien d'essayer de se renseigner relativement à la construction de ces chemins de fer. Le ministre intérimaire de la Justice prétend que la situation est la même que si une compagnie or-

dinaire, prête à débourser ses propres deniers, s'adressait au Parlement pour obtenir une prolongation de délai. Ce n'est pas cela du tout. Il s'agit des deniers publics, d'une entreprise qui nous concerne et nous devrions être mis au courant de tous les détails avant d'engager le crédit du Canada en passant par-dessus la tête des représentants du peuple.

L'hon. M. MEIGHEN: Le Gouvernement n'a nullement l'intention d'entreprendre la construction de voies ferrées, de sorte que les remarques de l'honorable député n'ont aucune signification.

M. McKENZIE: Le bill prévoit la construction de certaines lignes de chemin de fer.

L'hon. M. MEIGHEN: Le projet de loi autorise les compagnies à construire des voies ferrées après que le Parlement aura voté les crédits nécessaires, conformément à l'article 23.

M. BUREAU: L'annexe ne nous fournit aucun renseignement. Mon honorable ami prétend que je puis obtenir tous les renseignements voulus d'ici à lundi. Or, j'ai mieux à faire et je suis en mesure de fréquenter une meilleure société que celle de mon honorable ami de la droite d'ici à lundi; j'ai autre chose à faire que de découvrir les terrains que possède le chemin de fer du Nord-Canadien. Quoique mon honorable ami, le ministre intérimaire de la Justice, soit doué d'un système nerveux de premier ordre, il paraît mal à l'aise. Les longues veilles produisent leur effet sur son tempérament. Cependant, il sait fort bien que je suis dans l'impossibilité d'obtenir des renseignements d'ici à lundi.

La manière dont ils pressent tout cela me donne lieu de soupçonner qu'il y a défectuosité quelque part, qu'il s'agit de spéculation sur les terrains, de favoritisme et d'influence politique. Nous n'avons pu nous procurer les noms de tous les propriétaires, s'écrie mon honorable ami. Je pense qu'ils n'ont pas dû avoir affaire à bien des propriétaires, s'il y a eu lieu de faire de l'argent à cette occasion-là. Que mon honorable ami applique la règle relative à la clôture, s'il le désire.

L'hon. M. MEIGHEN: Je propose de modifier le préambule en y ajoutant, dans la 5e ligne, le mot "première" avant le mot "annexe".

M. CANNON: Si l'honorable ministre veut bien proposer que l'étude du préambule soit ajourné à lundi, je vais attendre jusqu'à ce jour-là pour dire ce que j'ai à dire.

L'hon. M. MEIGHEN: Je propose que l'étude du préambule soit ajourné à lundi.

M. le PRESIDENT: Le titre est-il adopté?

L'hon. M. MEIGHEN: Je donne avis que la prochaine fois que la Chambre siégera en comité général pour la délibération de ce bill, je proposerai qu'elle s'occupe d'abord d'étudier derechef les articles 2, 3, 16, 20, 21, 22, 29, et les articles 31 et 32 proposés, la première annexe et la seconde annexe proposée, le préambule et le titre du bill, sans autre ajournement.

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

La séance est levée à trois heures moins dix minutes, samedi matin.

CHAMBRE DES COMMUNES.

Présidence de l'hon. EDGAR N. RHODES.

Lundi, 28 avril 1919.

La séance est ouverte à trois heures.

JUSTIFICATIONS RELATIVES AUX FRAIS MILITAIRES D'OUTRE-MER.

L'hon. sir THOMAS WHITE (premier ministre intérimaire): Vendredi, l'honorable député de Châteauguay-Huntingdon (M. Robb) faisait une question au sujet du contrôle de la dépense du ministère de la Milice d'outre-mer. Je promis que j'aurais ce renseignement, et il m'est maintenant fourni par le major général Fiset, sous-ministre de la Milice, dans une lettre ainsi conçue:

Relativement à la question de M. Robb:

Page 218ZZ du rapport de l'auditeur général, 1917-1918. L'auditeur général vient de m'apprendre que les justifications relatives aux déboursés du ministère de la Milice d'outre-mer, dont le total est de $115,381,243.72, ne font que commencer à arriver au Canada et qu'il y en a plusieurs chargements de wagon. Le personnel de l'auditeur général devra être tenu à l'œuvre pendant de longs mois avant qu'on puisse porter les détails à la connaissance du public; mais tous ces comptes ont été vérifiés outre-mer à la satisfaction de l'auditeur général.

La majeure partie de cette dépense consiste en soldes et allocations.

DEPOT D'UN PROJET DE LOI MODIFIANT LA LOI SUR LES PARCS ET RESERVES FORESTIERES.

L'hon. M. MEIGHEN (ministre de l'Intérieur) demande à déposer un projet de loi (bill n° 79), portant modification de la loi concernant les parcs et réserves forestières.

M. McKENZIE: Expliquez-vous.

L'hon. M. MEIGHEN: Le bill tend uniquement à corriger la loi sans en modifier en aucune façon le principe fondamental. Il autorise, entre autres choses, la confiscation des choses dont il est fait usage dans les parcs contrairement à la loi et aux règlements, de même que la concession des droits de surface à la Colombie-Anglaise à l'égard des demandes faites antérieurement au décret du conseil rendu en 1890 et ratifiant certaine convention relative aux réserves forestières, intervenue entre cette province et le gouvernement fédéral.

Je ne crois pas que le bill contienne un autre article aussi important que ces deux-ci.

(La motion est adoptée et le projet de loi est lu la 1re fois.)

QUESTIONS.

Les questions auxquelles il a été répondu de vive voix sont indiquées par des astérisques.

L'AQUEDUC DE LA VILLE DE LEVIS.

M. BOURASSA demande:

1. Quel est le montant des frais payés par le Gouvernement dans la cause relative à l'eau de l'aqueduc de la ville de Lévis, tant pour honoraires que pour déboursés, y compris les frais de l'appel au Conseil privé?

2. Quel est le montant reconnu équitable par le Conseil privé et que le Gouvernement devrait payer à la ville de Lévis pour fournir l'eau de son aqueduc au bureau de poste de Lévis?

L'hon. M. MEIGHEN (ministre de l'Intérieur):

1. $6,109.23.

2. Les juges ont déclaré qu'ils ne voyaient aucuns motifs suffisants d'en appeler du jugement des cours inférieures, que le montant de $300 ne représentait pas une demande excessive, mais elles n'ont pas pris sur elles de déterminer un montant quelconque qui leur eût semblé équitable.

M. JOHN W. DAFOE.

*M. ARCHAMBAULT demande:

1. Le Gouvernement a-t-il payé les dépenses de M. John W. Dafoe, de Winnipeg, pour son voyage outre-mer?

2. Dans l'affirmative, combien a-t-il payé jusqu'ici, et quelles factures M. Dafoe a-t-il remises au Gouvernement relativement à ce voyage?

L'hon. M. ROWELL (président du conseil):

1. Oui.

2. M. Dafoe a reçu une avance de $1,000 qui devra, d'après lui, défrayer ses dépenses de voyages. Ce compte est actuellement examiné et appuyé.

[L'hon. M. Meighen.]

L'HON. P. E. BLONDIN.

M. DESAULNIERS demande:

1 Combien de temps l'honorable lieutenant-colonel Blondin a-t-il été au service dans l'armée canadienne?

2. Quel montant lui a-t-il été payé: (a) à titre de solde; (b) à titre de frais de déplacement; (c) ou autrement, du chef de ses fonctions?

Major général MEWBURN (ministre de la Milice et de Défense):

1. Le lieutenant-colonel Blondin s'est enrôlé dans le corps expéditionnaire, le 2 avril 1917, et dans l'armée expéditionnaire d'outre-mer, le 13 octobre 1917. Il est revenu au Canada en juillet 1918, et a depuis lors cessé de faire partie de l'armée expéditionnaire.

2. (a) Rien; (b) rien; (c) $367.06; allocation de subsistance du 1er avril 1917 au 30 septembre 1917, 183 jours à $1.50 par jour, $274.50; frais de télégrammes et de recrutement, en qualité de commandant du 258e bataillon, $92.56.

LE LIEUTENANT HALL MARSHALL.

M. TURGEON demande:

1. Le lieutenant Hall Marshall, de Spa-Springs, comté d'Annapolis (N.-E.), est-il encore en service militaire, et, dans l'affirmative, à quel titre?

2. A-t-il, en aucun temps, été appelé sous l'empire de la loi du service militaire?

3. S'il a été libéré, à quelle date l'a-t-il été, et pour quelle raison?

4. Avait-il commencé un cours de préparation totale ou partielle pour les soldats rapatriés?

5. Ses frais de préparation, s'il en est, ont-ils été payés par le Gouvernement?

L'hon. M. ROWELL (président du conseil):

1. Non.

2. Personne, en Nouvelle-Ecosse, ne s'est inscrit sous le nom de Hall Marshall, lors de la mise en vigueur de la loi du service militaire. On a inscrit un nommé C. H. H. Marshall, d'Outram, comté d'Annapolis. Nouvelle-Ecosse, sous le numéro matricule 640608 G. C. et on lui a ordonné de se présenter au bureau de recrutement, le 13 septembre 1918 et il a obéi à cet ordre.

3. Oui, le 21 septembre 1917, ayant été rayé des cadres en vertu d'une décision du conseil de guerre.

4. Non.

5. Répondu sous le n° 4.

M. C. E. MAHON.

M. d'ANJOU demande:

1. Quelle rémunération C. E. Mahon a-t-il reçue du gouvernement fédéral à titre de registraire pour la Colombie-Anglaise chargé de l'enregistrement de la main-d'œuvre du Canada?

2. Qu'a-t-il été payé à M. Mahon pour ses dépenses à cause de ce travail?

L'hon. M. ROWELL (président du conseil):

1. $704.
2. $505.55.

LE BLE EXPORTABLE.

M. MIDDLEBRO demande:

1. Quelle est approximativement la quantité de blé actuellement utilisable pour l'exportation en Europe, venant: (a) du Canada; (b) des Etats-Unis; (c) de l'Argentine; (d) des Indes; (e) de l'Australie, et quel est actuellement le prix de vente régnant dans chacun des pays susdits?

2. Quelle somme d'argent le trésor britannique a-t-il payée pendant la guerre pour garantir au consommateur britannique un pain de quatre livres pour 9d., et ce subside sur le pain est-il encore en vigueur?

L'hon. M. CALDER: Voici ce qu'on estime devoir être la quantité de froment pouvant être exporté des pays mentionnés, durant l'année courante, ainsi que les derniers prix convertis en numéraire canadien.

Pays.	Exportable durant l'année courante. Boisseaux.	Prix de vente par boisseau dans le pays d'origine.	
		$ c.	$ c.
Canada	105,000,000	2.17½	2.21½
(N° 1 dur et Man. Nord N° 1, $2.24)			
Etats-Unis	212,000,000	2.36½	2.39
Argentine	176,000,000	1.37	1.43
Indes	Rien.	Dernier prix pour froment en route	2.43
Australie	74,000,000	1.30	1.64

2. Nous ne possédons pas le renseignement.

COMMISSION DES PENSIONS MILITAIRES.

*M. ARCHAMBAULT demande:

Quels sont les chefs de bureau de la commission des pensions militaires du Canada à Montréal, à Québec et à Trois-Rivières, et quelle rémunération chacun d'eux reçoit-il?

L'hon. M. ROWELL (président du Conseil privé): Le chef du bureau des pensions pour le district de Montréal est M. S. H. Elliott. Il reçoit un traitement de $2,900 par an.

Le chef du bureau pour le district de Québec est M. A. J. Duchesnay. Il reçoit $1,600 par année.

Le chef du bureau du district additionnel de Montréal est M. Léon Bouchard, qui reçoit $1,200 par année.

Il n'y a pas de bureau à Trois-Rivières.

BUREAU DE PLACEMENT A QUEBEC.

M. POWER demande:

1. Qui remplit les fonctions d'agent pour le placement des soldats rapatriés dans la ville de Québec?

2. Un M. Brusselmans a-t-il récemment démissionné?

3. Dans l'affirmative, pourquoi?

L'hon. M. ROWELL (président du conseil privé):

1. M. Charles Beaupré.
2. Non.
3. Répondu sous le n° 2.

INDEMNITE DE DEMOBILISATION.

M. POWER demande:

Le Gouvernement a-t-il l'intention en octroyant une indemnité de démobilisation d'établir une différence entre ceux qui ont fait trois ans de service en France et ceux qui ont fait plus de quatre ans?

Major général MEWBURN (ministre de la Milice et de la Défense): Non.

LE DOCTEUR MICHEL FISET.

M. POWER demande:

1. Le docteur Michel Fiset occupe-t-il un emploi dans le service du gouvernement du Dominion?

2. Dans l'affirmative, quel est-il?

3. Quelles sont ses attributions?

4. Quels sont ses appointements?

5. S'est-il absenté de son poste pendant l'année dernière? Dans l'affirmative, combien de fois?

6. Continue-t-il encore à s'occuper de sa clientèle privée?

L'hon. M. BURRELL (au nom du ministre des Postes):

1. Oui.
2. Surveillant dans le service des colis postaux.
3. Définie dans le n° 2.
4. $2,800.
5. Pas à la connaissance du ministère.
6. Le ministère l'ignore.

EXPEDITION DE BROCHURES EN FRANCHISE POSTALE.

*M. ARCHAMBAULT demande:

1. Le Gouvernement sait-il qu'une plaquette intitulée "One year of Union Government", discours prononcé à Bowanville, Ontario, par l'honorable N. W. Rowell, le 17 décembre 1918, a été distribuée dans le pays?

2. Le Gouvernement a-t-il eu quelque rapport avec la préparation, l'impression et la distribution de ladite plaquette?

3. Dans l'affirmative, combien ont coûté la préparation, l'impression et la distribution de la plaquette susdite?

4. Le Gouvernement sait-il que cette plaquette a été envoyée par la poste aux frais du public, par affranchissement signé "J.H.-M.P.", et "H.M.M.-M.P."?

5. Quels sont les députés de la Chambre dont le chiffre est "J.H.-M.P." et "H.M.M.-M.P."?

6. Le gouvernement prendra-t-il des mesures pour recouvrer la somme des frais de poste qui auraient dû être payés sur la plaquette distribuée comme susdit?

L'hon. M. BURRELL (secrétaire d'Etat):

1. Oui.
2. Non.
3. Répondu sous le n° 2.
4. Après enquête, le Gouvernement est informé que des copies de ce discours ont été

adressées par la poste sous affranchissement des noms mentionnés.

5. J. H., M.P., représente le nom de John Harold, M.P. et H. M. M., M.P., représente celui de H. M. Mowatt, M.P.

6. Il n'y avait pas de frais de poste à payer pour l'expédition de ces exemplaires. D'après les Statuts revisés du Canada, 1906, chapitre 66, article 76, les députés ont droit, pendant que le Parlement siège, d'adresser leur correspondance sans frais, y compris tous discours et brochures ayant trait aux questions publiques qu'il leur plaît d'envoyer, et cela se fait depuis des années.

H. P. DUCHEMIN.

M. SINCLAIR (Guysborough) demande:

1. M. H. P. Duchemin, de Sydney, Nouvelle-Ecosse, dirige-t-il les poursuites en Nouvelle-Ecosse pour infractions à la loi du revenu de guerre?

2. Dans l'affirmative, combien de poursuites a-t-il intentées?

3. Quel est le chiffre brut des amendes imposées dans ces poursuites?

4. Quelles sont les conditions de son emploi?

5. Ses travaux s'étendent-ils à toute la Nouvelle-Ecosse, et, dans la négative, dans quels comtés?

6. Qui a proposé sa nomination?

L'hon. M. REID (ministre des Chemins de fer et des Canaux):

1. M. Duchemin n'a pas été chargé de diriger des poursuites en Nouvelle-Ecosse pour infraction de la loi du revenu de guerre.

2. Rien.

3, 4 et 5. Répondu sous le n° 2.

PRODUIT DE L'IMPOT SUR LES BENEFICES DU COMMERCE.

M. SINCLAIR (Guysborough) demande:

1. Combien a-t-on reçu en 1917 de la taxe sur les bénéfices de guerre?

2. Combien reste-t-il à encaisser pour cette année?

L'hon. sir THOMAS WHITE (ministre des Finances):

1.

Exercice 1916-1917.. .. .. .. $12,506,516 72
Exercice 1917-1918.. .. .. .. 21,271,083 57
Exercice 1918-1919.. .. .. .. 32,970,061 81

2. Il n'est pas possible de fournir ce renseignement, vu qu'un certain nombre de relevés sont encore aux mains des vérificateurs.

LES GREVES AU CANADA.

M. DESLAURIERS demande:

Vu le déclanchement de grèves de plus en plus nombreuses, le Gouvernement se propose-t-il de faire quelque réglementation touchant le coût élevé de la vie, afin de permettre au peuple de faire face à ses obligations, sans être obligé de recourir aux grèves?

L'hon. sir THOMAS WHITE (ministre des Finances): La question posée par M. Deslauriers repose apparemment sur quelque méprise au sujet de la situation. Il est bien vrai que le nombre réel de grèves pour l'exercice 1918 dépasse celui des années précédentes, mais en matière de pertes de temps causées par les grèves, ce qui est le véritable critérium des pertes éprouvées par les intéressés, les conflits de 1918 ont causé moins de tort et d'inconvénients au public que les années précédentes. Voici l'état des pertes de temps, jusqu'à la fin de 1918, causées par les grèves, le tout compté en jours ouvrables:

Année.	Perte de temps approx. en jours ouvrables.
1909..	871,845
1910..	718,635
1911..	2,046,650
1912..	1,099,208
1913..	1,287,678
1914..	430,054
1915..	106,149
1916..	208,277
1917..	1,134,970
1918..	763,341

Nombre de grèves en 1918 ont été de brève durée. Les pertes de temps résultant de grèves n'ont été d'un chiffre sensiblement inférieur à celles de 1918 que durant les années de guerre au cours desquelles la situation industrielle a été la plus défavorable. Les chiffres n'indiquent pas que le coût de la vie ait sensiblement influé sur la fréquence des grèves. Toutefois, la question est de la plus haute importance et fait l'objet d'une étude spéciale. Voici un extrait de la "Gazette du Travail" de mars 1919:

TABLEAU 1.—Etat des conflits ouvriers par année.

Année.	Nombre de conflits.		Conflits en existence au cours de l'année.		
	En existence au cours de l'année.	Commençant au cours de l'année.	Patrons concernés.	Employés concernés.	Perte de temps aux jours ouvrables.
1901..	104	104	273	28,086	632,311
1902..	121	121	420	12,264	120,940
1903..	146	146	927	50,041	1,226,500
1904..	99	99	575	16,482	265,004
1905..	89	88	437	12,233	217,244
1906..	141	141	1,015	26,050	359,797
1907..	149	144	825	36,624	621,962
1908..	68	65	175	25,293	708,285
1909..	69	69	307	17,332	871,845
1910..	84	82	1,335	21,280	718,635
1911..	99	96	475	30,094	2,046,650
1912..	150	148	900	40,511	1,099,208
1913 .	113	106	1,015	39,536	1,287,678
1914..	44	40	205	8,678	430,054
1915..	43	38	96	9,140	106,149
1916..	75	74	271	21,157	208,277
1917..	148	141	714	48,329	1,134,970
1918..	196	191	766	68,489	763,341
Total.	1,938	1,892	19,910	511,609	12,818,850

Mlle LAMONTAGNE.

M. DESLAURIERS demande:

1. Mademoiselle Lamontagne, n° 91a rue Jeanne-Mance, Montréal, a-t-elle reçu une gratification pour ses services au bureau du registraire, à Montréal, en 1918? Dans l'affirmative, quel montant a-t-elle reçu?
2. D'autres employés ont-il reçu pareille gratification?
3. Tout le personnel avait-il droit à pareille gratification et tous l'ont-ils reçue?

L'hon. M. ROWELL (président du conseil): Si l'honorable député voulait indiquer de quel bureau de registraire il veut parler nous pourrions répondre à la question. La commission d'enregistrement du Canada qui a fait l'enregistrement national ne porte pas le nom de bureau d'enregistrement de Montréal.

QUESTIONS TRANSFORMEES EN ORDRES DE DEPOT DE DOCUMENTS.

Par M. PREVOST:

1. Combien d'officiers canadiens de notre corps expéditionnaire ont été promus au rang de brigadier général au cours de la guerre jusqu'à ce jour?
2. Quels sont leurs noms, leur grade au départ, et leur district militaire?

Par M. DESLAURIERS:

1. Est-il à la connaissance du Gouvernement qu'un éboulis s'est produit au quai situé dans le courant Sainte-Marie empêchant le vapeur "Boucherville" de commencer son service?
2. Le Gouvernement se propose-t-il de continuer la construction déjà commencée des quais, en cet endroit, jusqu'à la baie d'Hochelaga au cours de l'été de 1919?

DEMANDE DE DOCUMENTS.

Par M. POWER:

Copie de tous rapports, correspondance et autre document touchant la destitution du major J. T. N. L'heureux, de l'armée expéditionnaire canadienne, et la radiation de son nom dans la milice du Canada?

M. ARCHAMBAULT demande:

Copie du rapport de madame Hembleton, sur les minoteries canadiennes, en date du mois de mai 1918.

La Chambre a ordonné, sans délai, dépôt des documents demandés.

LE CORPS DE SANTE DE L'ARMEE CANADIENNE.

Par M. ARCHAMBAULT:

Un relevé indiquant:

1. La liste de tous les médecins enrôlés dans l'armée canadienne depuis le commencement de la guerre.
2. La durée de service de chacun d'eux:
   (a) En Angleterre,
   (b) En France,
   (c) Au Canada,
   (d) Ou, en tout autre endroit.
3. Le nom des unités dans lesquelles ils ont servi, et la date et la durée dudit service.
4. Les décorations qu'ils ont respectivement reçues du gouvernement impérial, et la raison de la réception desdites décorations.

Major général MEWBURN (ministre de la Milice et de la Défense): Je demanderais que cette motion soit laissée en suspens jusqu'à demain, pour me donner la possibilité d'avoir une conversation avec l'honorable député à ce sujet. Telle que la question est posée, il serait impossible d'obtenir tous les renseignements demandés et je crois que si je peux causer avec l'honorable député il pourra probablement en modifier la rédaction. La même observation s'applique à l'autre question de l'honorable député demandant des renseignements au sujet de l'armée canadienne.

DECLARATION RELATIVE A LA DEMOBILISATION.

Major général MEWBURN (ministre de la Milice et de la Défense): Avant de passer à l'appel des ordres du jour, je sens qu'il est de mon devoir de faire une déclaration à la Chambre au sujet du délai survenu dans la démobilisation des troupes par suite de la grève qui a éclaté à Liverpool. Je vais donner lecture de la déclaration suivante pour l'information de la Chambre.

Depuis la date de l'armistice jusqu'au 15 avril, on a démobilisé ou rayé des cadres de l'armée canadienne, 159,444 soldats de tous grades. Pendant le mois de mars, on a ramené d'outre-mer 41,000 soldats qui ont été transportés à leur destination respective au Canada et démobilisés. Le 16 avril, il y avait encore environ 149,000 soldats outre-mer.

Au cours d'avril, des arrangements ont été pris pour le transport d'environ 45,000 soldats d'Angleterre au Canada, et, à l'ouverture de la navigation sur le Saint-Laurent, on s'attend à ce que ce nombre soit augmenté et nous espérons avoir à notre disposition les navires suivants:

J'ai une liste complète des navires que je peux lire à la Chambre ou faire insérer au hansard. La liste donne le nombre des navires, leur tonnage et leur capacité de transport. C'est une liste un peu longue et je suppose que je n'ai pas besoin de la lire:

Navires.	Tonnage.	Capacité de transport.
"Adriatic"	24,541	2,372
"Aquitania"	45,647	5,000
"Baltic"	23,876	2,570
"Belgic"	24,500	3,540
"Cretic"	13,518	2,027
"Cedric"	21,040	3,395
"Celtic"	20,904	2,718
"Carmania"	19,524	3,192
"Caronia"	19,687	3,980
"Lapland"	18,565	2,555
"Mauretania"	30,704	4,000
"Minnekahda"	17,221	2,559
"Olympic"	46,339	5,668

Navires.	Tonnage.	Capacité de transport.
"Ordima"	15,499	1,200
"Cassandra"	8,135	1,440
"Saturnia"	8,611	1,897
"Corsican"	11,419	1,452
"Grampian"	10,955	1,604
"Melita"	13,967	1,933
"Metagama"	12,420	1,674
"Minnedosa"	15,000	1,960
"Megantic"	14,878	1,856
"Northland"	11,905	1,461
"R. George"	11,905	1,461
"Scandinavian"	10,322	1,912
"Tunisian"	10,576	1,297
"Canada"	9,684	1,452
"Regina"	16,313	2,000
"Emp. of Britain"	14,189	2,914

Quelques-uns des navires susmentionnés seront obligés d'aborder à Halifax et les autres à Québec et à Montréal. Même dans le cas où les dimensions de certains de ces navires leur permettraient d'aborder dans les ports du Saint-Laurent, le ministère de la Marine fait rapport que les officiers ne sont pas habitués à naviguer sur le fleuve Saint-Laurent, de sorte qu'ils ne sont pas très hardis à ce sujet. Voilà pourquoi quelques-uns des navires ci-haut mentionnés iront à Halifax. De plus, certains des transatlantiques qui touchent au port d'Halifax se rendent de là à New-York où ils prennent une cargaison et des passagers avant de retourner en Angleterre.

Je regrette d'avoir à annoncer au Parlement qu'à la suite de grèves sérieuses déclarées à Liverpool, on a éprouvé quelques retards, afin d'exécuter le programme élaboré pour le mois d'avril.

A la suite des vacances de Pâques, la grève des débardeurs a éclaté en Angleterre et les câblogrammes annoncent que quelques navires à peine ont pu quitter les ports anglais depuis cette date. Le ministre de la Milice en Angleterre a, à ma demande, tenté tous les efforts pour obtenir que les navires quittent le port avec plus de régularité et que les troupes soient débarquées sans délai à leur arrivée dans les ports canadiens.

Nous avons reçu d'autres câblogrammes annonçant que par suite de la continuation des grèves de débardeurs, les navires ne pourront quitter les ports anglais en conformité du programme que nous avions élaboré et l'on ne sait à quelle date certains navires seront en mesure de prendre la mer. La situation est très ennuyeuse pour les soldats qui attendent le moment de rentrer au pays et grosse de difficultés pour les officiers chargés de la démobilisation tant en Angleterre qu'en Canada. De plus, si une pareille situation se prolonge, elle est de nature à créer des difficultés encore plus grandes, car il se produira assurément de l'encombrement aux ports de débarquement, de sorte que les compagnies de chemin de fer ne seront guère en mesure d'exécuter le programme qu'elles se sont tracé. Il se produira probablement de l'encombrement tant à Halifax qu'à Québec; les soldats, leurs parents et leurs amis éprouveront certainement des ennuis à cause de la situation actuelle et des retards qui sont inévitables; je puis assurer la Chambre, toutefois, que nous avons tenté et tentons encore à l'heure qu'il est tous les efforts pour faire face à la situation.

M. l'ORATEUR: Il arrive assez rarement qu'un document soit inséré dans les colonnes des Débats sans que la Chambre ait entendu la lecture. Mais comme il s'agit d'une communication importante, je présume que la Chambre consent à ce qu'il soit inséré dans le compte rendu officiel des débats. (Assentiment.)

SERVICE DES COURRIERS TRANSATLANTIQUES.

L'hon. M. ROWELL (au nom du ministre des Postes): L'honorable député de Maisonneuve (M. Lemieux) a soulevé une question vendredi relativement à la livraison des courriers canadiens à New-York par des navires transportant des troupes canadiennes; il a cité à ce sujet quelques passages d'un article paru dans les colonnes du "Herald" d'Halifax. J'ai pris des renseignements au département des Postes et en deux mots voici la situation: A l'heure qu'il est, par suite de l'interruption du service maritime régulier, à cause du transport des troupes et du matériel, les courriers à destination du Canada arrivent par New-York depuis quelque temps.

Les transatlantiques en question ne sont pas des navires affectés au service régulier entre Liverpool et Halifax et ils ne reçoivent pas de subventions pour le transport des courriers canadiens, leur route régulière est comprise entre Liverpool et New-York. Le ministre de la Milice d'outremer a conclu des arrangements avec les autorités de la Marine marchande ou de l'Amirauté pour que ces navires transportent des troupes canadiennes jusqu'à Halifax en se rendant à New-York. Le département des Postes ne connaissait pas ces arrangements jusqu'au jour où les courriers canadiens furent débarqués à New-York. Nos courriers furent donc expédiés à bord de ces navires, et comme l'administration des Postes anglaises était au fait que la route ordinaire de ces transatlantiques était de Liverpool à New-York, elles les ont adressés à New-York.

Des négociations sont engagées à l'heure qu'il est avec les autorités postales de la Grande-Bretagne, afin de faire modifier le service et obtenir que les courriers ainsi que les troupes soient débarqués à Halifax. J'espère que nous obtiendrons ce changement des autorités postales britanniques.

TRAITEMENTS DES EMPLOYES DES POSTES.

M. CROWE: Avant qu'on passe à l'ordre du jour, je demanderai au président du conseil (M. Rowell) s'il est prêt à faire des déclarations concernant le résultat de la

conférence qu'il a eue avec les employés des postes de l'Ouest.

L'hon. M. ROWELL (au nom du ministre des Postes): Ces jours derniers avant les vacances de Pâques, j'ai fait un rapport ici sur le résultat de la conférence tenue avec les employés du département des Postes de l'Ouest et j'ai affirmé que les négociations se poursuivaient d'une façon satisfaisante. Je suis d'avis qu'en somme nous avons obtenu des résultats satisfaisants.

Je ne veux pas prendre inutilement le temps de la Chambre pour passer en revue toutes les questions qui ont été débattues, car les employés des Postes de l'Ouest ont présenté quarante-huit demandes bien distinctes qu'ils désiraient soumettre à l'examen du département La plupart de ces questions avaient trait aux opérations départementales; elles ont été réglées en général par le ministre des Postes et le personnel du département d'une façon satisfaisante pour les représentants des employés. Les délégués des employés des Postes de l'Ouest, toutefois, ont soulevé certaines questions de programme, dont quelques unes sont identiques à celles invoquées par les employés de l'Est, mais d'autres sont bien différentes sur toute la ligne.

Je dirai un mot de la plus importante de ces questions.

Ce que l'on demandait en premier lieu, c'était une égalisation des salaires entre l'Est et l'Ouest. Comme on se le rappelle sans doute, les postiers de l'Ouest, à partir du Sault-Ste-Marie, ont reçu depuis plusieurs années un supplément de 180 piastres pour faire face à la cherté de la vie plus grande, disait-on, dans l'Est que dans l'Ouest. Lorsque les employés des Postes sont venus voir le Gouvernement au mois de juillet dernier, ceux de l'Est ont prétendu que ce supplément avait cessé d'avoir sa raison d'être, puisque les frais d'existence étaient devenus à peu près les mêmes dans l'Est que dans l'Ouest, et ils ont demandé que l'on fit disparaître cette différence de traitement. A la suite de cette entrevue, le Gouvernement commença par réduire à 50 piastres la gratification jusque-là payée aux employés de l'Ouest et il accorda 100 piastres à ceux de l'Est. Aujourd'hui, le Gouvernement leur répond que l'affaire va être réglée au moyen de ce nouveau classement que prépare la commission du service civil. Sous le nouveau régime, les services de chacun seront rétribués suivant leur nature, sans égard aux lieux où ces services sont rendus. C'est ce que demandaient les employés de l'Est. On demandait, en deuxième lieu, que l'allocation provisoire accordée aux fonctionnaires touchant 1,800 ou moins fût appliquée à tous les employés des postes. Le Gouvernement répondit que la nouvelle classification allait pareillement résoudre ce point.

On demandait en outre un surcroît de salaire pour le travail fait en dehors des heures régulières. C'est à quoi le Gouvernement consentit, et il décida de récompenser ces heures supplémentaires par une somme équivalent à une fois et demie les appointements réguliers. En quatrième lieu, on demandait d'être exempté de travail le samedi après-midi toute l'année ou un jour quelconque de chaque semaine. Le Gouvernement convint d'établir pour régler la semaine de quarante-quatre heures dans le cas ces employés des postes, ce qui leur donne un demi-jour de congé dans la semaine. Il a pensé que la Chambre et le pays verraient la chose d'un bon œil. Pour ce qui est de l'après-midi de congé le samedi, il sera accordé, mais il faut que le service public ne soit pas interrompu dans les bureaux de poste importants des villes. Ceux-là donc qui ne peuvent pas obtenir cette exemption de travail le samedi, y auront droit à quelqu'autre jour de la semaine; autrement, il leur sera payé les heures supplémentaires, ou il sera fait quelque autre arrangement convenable.

Ils ont en outre demandé que tous fussent exemptés de l'obligation d'avoir à subir des examens, aujourd'hui que, par certains arrêtés du conseil cette exemption est accordée à ceux qui ont servi outre-mer; mais il a été impossible au Gouvernement d'acquiescer à cette demande. Il avait cru devoir écarter cet obstacle dans le cas des combattants pour la raison que, n'étant pas ici, ils n'avaient pu se présenter aux examens, mais cet empêchement va disparaître aujourd'hui par le fait du nouveau classement et les examens auront lieu conformément à une règle toute différente. Une autre de leurs demandes a été celle-ci: comme beaucoup d'employés sont là, disaient-ils, à titre provisoire, ne touchant depuis longtemps que le salaire minimum, il conviendrait de leur accorder une augmentation annuelle, de la même manière qu'aux employés permanents, ou de les nommer permanemment. C'est à quoi le Gouvernement n'a pas pu se résoudre, car, dans ce cas, il n'y aurait plus avantage à passer des examens pour entrer dans le service; mais le nouveau classement

mettra ces employés dans le service permanent à mesure qu'il se produira des vacances.

On demandait de plus la création d'un organisme qui examinât et réglât les différents qui pourraient se produire dans le service et les revendications des employés. On suggérait l'adoption du principe de coopération décrit dans le rapport Whitley. A cet égard, le Gouvernement fit observer qu'un employé public occupe une position bien différente de celle de nos employés des établissements industriels, puisque, dans ce dernier cas, le patron se ressent personnellement et directement de toute modification de l'échelle des salaires. Le Gouvernement n'a pas de pareil intérêt, son seul but étant de traiter avec équité ceux qui sont à son service, de même que le public qu'il représente. Il a fait observer en deuxième lieu que cet organisme existe déjà dans la personne des commissaires du service civil, lesquels proposent les tarifs des salaires et s'occupent de l'avancement des employés comme il est prévu à la loi du service civil. En troisième lieu, un des membres du Gouvernement, l'honorable M. Maclean, a été prié, à la demande des associations du service civil, d'entendre et de régler toutes les questions relatives au personnel dans l'ensemble, ou à une branche particulière de ce service. Il est possible maintenant aux employés de s'adresser directement à lui dans toute affaire qui concerne le service. On a de plus fait observer que, dans tous les cas, la commission chargée de faire enquête sur les relations industrielles ne faisait que commencer son travail et qu'on ne pouvait rien faire de plus tant qu'elle n'aurait pas présenté son rapport.

Je n'ai qu'à mentionner deux autres questions, qui ont donné lieu à beaucoup de discussion et dont l'une consistait à faire remédier sans retard à tous les cas reconnus d'injustice provenant du mal du favoritisme et à faire accorder aux employés qui en avaient souffert, une indemnité pour tout le temps et tout l'argent qu'ils avaient perdus de ce chef.

Ces hommes-là prétendirent que certains employés du ministère des Postes avaient droit, depuis quelques années, d'après leur mérite, à des promotions qui avaient été retardées; qu'ils avaient souffert, pour cette raison, une injustice à laquelle le Gouvernement devait, par conséquent, remédier. De son côté, le Gouvernement prétendit qu'il ne pouvait se charger de scruter les actes du régime précédent au sujet des promotions accordées dans le personnel; que s'il le faisait pour une branche du service, c'est-à-dire pour celle du ministère des Postes, on lui demanderait de le faire pour toutes les autres, ce à quoi il ne pouvait consentir quels que fussent les griefs. On présenta une autre requête demandant la fixation d'un minimum de salaire et d'une certaine échelle d'allocations.

Le Gouvernement répondit qu'il serait question de ces points-là quand le projet relatif au nouveau classement serait soumis. En somme, le Gouvernement a fait droit à ces requêtes dans la mesure où l'intérêt public le lui permettait. Le projet relatif au nouveau classement traitera de plusieurs autres questions au sujet desquelles, dans certains cas, le Gouvernement a pensé qu'il ne pouvait approuver les vues exprimées par les auteurs de ces requêtes.

CHUTES D'EAU DU SAINT-LAURENT.

L'hon. RODOLPHE LEMIEUX: Je demanderai au ministre des Chemins de fer s'il est vrai, comme on le dit, que le Gouvernement a l'intention de livrer à l'exploitation certaines chutes d'eau du Saint-Laurent et, dans l'affirmative, s'il a conclu avec les gouvernements provinciaux intéressés, des ententes par rapport aux droits de propriété concernant le lit du fleuve? Je désire poser une autre question connexe à celle-ci et se rapportant à la permission obtenue de la commission des cours d'eau internationaux, par une compagnie américaine, d'endiguer le Saint-Laurent en vue de construire des ouvrages pour la production d'aluminium destiné à la fabrication des aéroplanes à condition que cette permission fût retirée aussitôt après la guerre. Que fait-on pour donner effet à l'entente en question?

L'hon. J. D. REID (ministre des Chemins de fer et des Canaux): En ce qui concerne la première question, je répondrai que le Gouvernement ne pourrait agir sans y avoir été autorisé par le Parlement. Ce sujet est discuté ici depuis plusieurs années, et comme je l'ai dit l'autre soir, on en a parlé au ministère des Chemins de fer en vue de pousser les travaux de construction sur le Saint-Laurent. Il a été discuté au congrès de Washington, au cours de la dernière session. C'est là tout ce qui s'est passé.

Quant à la seconde question ayant trait à l'endiguement pratiqué aux rapides du Long-Sault en vue de produire de l'énergie durant la guerre, je ne crois pas que la commission ait rendu de décision dans le sens indiqué par l'honorable député. Si je me rappelle bien, la commission a permis à la compagnie en question de construire là un barrage qui devait subsister non seulement

durant la guerre, mais durant cinq années après qu'elle aurait pris fin.

VACANCES DANS LA MAGISTRATURE DE LA COUR.

M. SINCLAIR (Guysborough): Me serait-il permis de demander au ministre intérimaire de la Justice si le Gouvernement a décidé de nommer un juge de la cour de comté pour le district numéro 6 de la Nouvelle-Ecosse et, dans la négative, quand il se propose d'en nommer un?

L'hon. ARTHUR MEIGHEN (ministre intérimaire de la Justice): Il y en aurait plusieurs à nommer, mais le Gouvernement ayant suggéré aux divers gouvernements provinciaux de voir s'il n'y aurait pas moyen de réduire l'effectif de cette magistrature par voie de fusion ou autrement, je n'ai pas cru devoir demander au conseil de remplir les vacances existantes.

INTERPRETATION DE LA REGLE 17B EN CE QUI CONCERNE L'APPLICATION DE LA CLOTURE.

M. McKENZIE: Je demandrai au ministre intérimaire de la Justice quelle est la signification de la règle 17B par rapport au temps qui sera alloué aux honorables députés pour adresser la parole quand la Chambre se formera en comité, et s'il leur sera permis de parler une fois sur chaque article ou une fois sur le bill tout entier? Il paraît y avoir conflit d'opinions dans la presse à ce sujet.

Avant que nous nous attirions des désagréments, je voudrais que le ministre intérimaire de la Justice se prononçât carrément.

L'hon. M. MEIGHEN: Voici mon avis. Après la mise aux voix de la motion dont avis a été donné et advenant son adoption, un article, probablement le premier que l'avis mentionne, sera mis en délibération. Chaque député pourra parler pendant vingt minutes sur cet article; cependant si le débat se prolonge jusqu'à deux heures, la Chambre devra alors régler le sort de tous les articles compris dans l'avis. ainsi que celui de l'exposé des motifs et du titre. Toutefois, si le débat prend fin plus tôt, l'article suivant sera mis en discussion et ceux qui l'auront déjà commenté pourront prendre la parole de nouveau.

SUITE DE LA DISCUSSION SUR LE PROJET DE LOI CONSTITUANT LA COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER NATIONAL CANADIEN.

La Chambre se forme en comité général pour la suite de la discussion sur le projet de loi (bill n° 70) tendant à constituer la compagnie du chemin de fer national canadien et concernant le réseau des chemins de fer de l'Etat.

L'hon. M. MEIGHEN: Monsieur le président, je propose que les articles 2, 3, 16, 20, 21, 22, 29, et les articles projetés 31 et 32, la première annexe, le projet de la deuxième annexe, l'exposé des motifs et le titre du bill soient le premier objet des délibérations du comité et que leur étude ne soit plus renvoyée à un autre jour.

M. le PRESIDENT: Le comité est-il d'avis d'adopter la motion?

M. DEVLIN: M. le président, cet article du règlement...

M. le PRESIDENT: Dois-je comprendre que l'honorable député prend la parole pour un rappel au règlement?

M. DEVLIN: Non; pour discuter l'article 20.

M. le PRESIDENT: La motion ne peut pas être discutée. Je viens de la mettre aux voix.

M. DEVLIN: Je ne la discuterai pas; j'entreprendrai de commenter l'article 20.

M. le PRESIDENT: Au point où nous en sommes, l'honorable député enfreindrait le règlement.

M. DEVLIN: En commentant l'article 20?

M. le PRESIDENT: Oui.

M. DEVLIN: Je pourrai le faire dans un instant, n'est-ce pas?

M. le PRESIDENT: Oui.

(La motion est adoptée par 98 voix contre 34.)

Sur l'article 2 (durée des fonctions des directeurs—postes vacants—assemblée annuelle).

M. DEVLIN: Monsieur le président, il est bizarre que l'histoire se répète parfois, En effet, ceux qui étaient ici en 1917 se rappellent que la loi du Nord-Canada a été adoptée grâce à la clôture, et que ceux qui désapprouvaient l'octroi de fortes sommes d'argent n'ont pas pu critiquer cette dépense parce qu'on a privé de la liberté de parole un parlement qui avait été libre jusqu'à ce moment-là.

Monsieur le président, j'affirme que l'histoire se répète parfois. Nous sommes aujourd'hui dans une situation étrange. En effet, nous délibérons le premier projet important, dont le Parlement a été saisi à la présente session et nous ne pouvons pas

l'examiner comme il convient par suite du même règlement de clôture. Autrement dit, on nous déclarait avant la guerre que nous combattrions pour la liberté du parlement. Les hostilités ont pris fin, et à quel spectacle assistons-nous? Je regrette d'être tenu de le dire; cependant, je tiens à affirmer avec toute l'énergie dont je suis doué que nous sommes en présence d'un gouvernement qui a de nouveau recours au bâillon, lorsque nous discutons un sujet important qui met en jeu des millions appartenant au public.

A la surprise de plusieurs d'entre nous, des députés de la droite qui dans d'autres circonstances, ont défendu la liberté de parole, se lèvent aujourd'hui pour déclarer qu'elle n'existera pas lors de la discussion d'une affaire dont la Chambre ne s'est occupée que deux ou trois jours. Ceux qui ont approuvé cette décision en comprendront, je l'espère, toute l'importance et ils se rendront compte qu'ils ne se déclarent pas en faveur d'un parlement libre, mais d'un parlement enchaîné.

Des millions de dollars ont été engloutis dans le Nord-Canadien que cette compagnie prendra en main. Certes, celle-ci a été créée sans que les membres du Parlement eussent été consultés. Le Nord-Canadien est devenu, de nom, le National-Canadien. Le "Citizen" d'Ottawa publie l'horaire des trains du Nord-Canadien entre Toronto et Ottawa, qui est l'horaire des trains du National-Canadien. Avant l'institution de la compagnie, les directeurs ont été choisis par le Gouvernement et c'est lui qui les rémunère.

Tout ce qui se rattache à l'exploitation de ce chemin de fer est et continuera d'être sous la dépendance absolue du Gouvernement—et par "dépendance absolue" je veux parler de dépendance soumis au bon vouloir du Nord-Canadien.

Le rédacteur de ce projet de loi n'est ni fonctionnaire de l'Etat, ni conseiller légiste du département des Chemins de fer. Il est l'avocat de Mackenzie et Mann, je devrais dire du Nord-Canadien. J'ai nommé M. Lash. Il remet son texte au Gouvernement en disant: "Mes mannequins, dansez si vous voulez, mais adoptez cette loi." Le Parlement accepte le texte de M. Lash. Par la voix du premier ministre intérimaire il dit à la Chambre: "Voici le projet de loi de M. Lash; il faut l'adopter." Les ministres refusent les renseignements que nous leur demandons. Quels appointements donnez-vous aux directeurs du Nord-Canadien? demandons-nous. Et le Gouvernement de nous répondre: "Inutile de poser de nouvelles questions; grâce à la loi de clôture, la mesure de M. Lash est sur le point d'être adoptée." Cette loi de clôture peut être bonne ou mauvaise mais la manière dont on l'applique à notre Parlement en rend le principe condamnable. Pourtant, on demande la liberté de parole et d'action. Il est donc malheureux que le Gouvernement s'oppose à la liberté de la parole dans le but de grever les contribuables—vous et moi—enfin, tout le peuple canadien. Et c'est à ce peuple que le Gouvernement répondra de sa conduite.

Avant que mon temps soit écoulé, je veux dire un mot ou deux sur les frais que ce chemin de fer imposera aux contribuables. Ceux-ci ont obtenu environ 98 p. 100 des actions ordinaires, mais, de l'avis de deux fonctionnaires de l'Etat, ces actions ne valent absolument rien. Le Gouvernement, chaque fois qu'on lui demande ce que le peuple a acquis en plus, se lance dans un tas d'arguments, mais invariablement il revient à ces actions. Voilà tout ce que possèdent les contribuables et rien autre?

Combien ce chemin de fer a-t-il coûté au pays? A peu près 298,253,263 piastres. S'il faut en croire le témoignage de M. Smart, écrivain très capables, dont l'article a paru dans le "Star" de Montréal, en 1917 ou 1918, article basé sur les prix courants du marché d'alors, le pays aura à débourser, pour les déficits de cette compagnie, 13 millions par an. Le peuple se lamente à cause du prix élevé de la vie. De tous côtés on réclame des enquêtes. Et cependant, vous contribuez à cette dépense de centaines de millions des deniers des contribuables sans vous soucier où vont les millions.

Il n'est pas un représentant de la droite qui se soit donné la peine, j'en suis convaincu, de lire le rapport de l'auditeur général de la première à la dernière page, pour s'assurer du sort de l'argent du peuple. Ce que le rapport de l'auditeur général ne peut nous apprendre, c'est du Gouvernement que nous tentons de l'obtenir. Nous en avons eu un exemple cet après-midi. On a demandé au premier ministre intérimaire ce qu'étaient devenus 115 millions de piastres. Voici sa réponse: "Les pièces justificatives ne sont pas encore arrivées, ce qui demande beaucoup de temps. Cependant, les comptes ont été vérifiés de l'autre côté, et on les a trouvé satisfaisants". Et le peuple doit y aller de ses 115 millions.

Le pays demande à grands cris une diminution du prix de la vie. Le Gouvernement a-t-il fait quoi que ce soit dans ce sens depuis le début de la législature? Rien. Nous

payons le commissaire des vivres uniquement pour ses rapports. Nous payons des sommes exorbitantes pour un chiffon de journal appelé l'"Official Record", qui ne donne aucun bon renseignement. Cette feuille, faite exclusivement d'un tas d'extraits de journaux, nous est donnée pour organe officiel du Gouvernement. Nulle part on y voit que ce Gouvernement ait tenté de réduire le coût de la vie. Il n'a pas étudié le problème, il l'ignore totalement.

Le ministre n'est que le représentant des riches et des manufacturiers du pays. Les souffrances du peuple, les calculs de la vie au foyer, il les ignore. Il ne soupçonne pas toutes les difficultés que l'on a à se procurer de la viande. Le beurre est un comestible de luxe, et cependant les entrepôts frigorifiques sont remplis de beurre destiné à l'Angleterre. La Nouvelle-Zélande nous exporte du beurre à meilleur marché que nous pouvons acheter celui que nous faisons nous-mêmes. Pourquoi? Tout simplement parce que les profiteurs ont le monopole de cette denrée. Ils l'ont enfouie dans les entrepôts et la tiennent là pour en augmenter le prix. Que fait le Gouvernement de son côté? Rien, à l'exception d'impôts, encore des impôts, toujours des impôts. Le peuple se plaint d'être grevé à l'extrême. Et cependant, jusqu'où iront les taxes, après que le Gouvernement aura nationalisé tous ces chemins de fer, après qu'il se sera acquitté des obligations des contribuables pour des prêts faits au Nord-Canadien? Voici le renseignement qu'il m'est arrivé d'obtenir. En réponse à une demande faite au Sénat, en mai 1918, par l'honorable M. Belcourt, l'honorable sir James Lougheed a répondu:

Si le comité le permet je lirai ce passage:

Je suis heureux de déposer cette déclaration sur le bureau de la Chambre. Elle fait voir des valeurs de 69 millions au pair, en garantie des 67 millions d'obligations dont j'ai parlé hier.

Et le peuple canadien devra payer toutes ces sommes. Cependant, parce que nous protestons contre cela, ou du moins parce que nous demandons quelques renseignements touchant la manière dont ces fonds seront employés, mon savant ami, l'honorable ministre de l'Intérieur (M. Meighen), descend dans l'arène et il commence une lutte d'adresse; aussitôt qu'un député cherche à poser une question, le ministre se lève et s'offorce non de fournir des renseignements, mais, adroitement, de chasser l'autre de l'arène. Tout cela doit paraître un peu étrange à l'honorable député de York-Sud (M. W. F. Maclean) que je vois à son siège. L'honorable membre doit bien se rappeler ses efforts, il y a quelques années, en faveur de la nationalisation, lorsqu'il déclarait que l'Etat devait prendre possession de tous les réseaux de transport, navires, chemins de fer, et le reste. Maintes fois, dans le cours des quatorze dernières années je l'ai entendu parler en faveur de la nationalisation des voies de transport. L'autre côté de la Chambre était alors tout à fait muet et le député de York-Sud n'aurait reçu aucun encouragement, n'eût été l'appui que lui prêtaient quelques députés de la gauche. A la droite, les oreilles qui l'entendaient demeuraient sourdes; pas un seul député ne voulait s'associer au mouvement; il ne pouvait même pas présenter, en faveur de la nationalisation, une motion secondée par un seul député de la droite. Et voici l'apôtre de la nationalisation à son siège aujourd'hui; la figure on ne peut plus radieuse de contentement il contemple ceux qu'il a convertis, depuis le premier ministre intérimaire (sir Thomas White), jusqu'au dernier unioniste.

Le premier ministre intérimaire disait l'autre jour: "Toute la difficulté provient de ce que l'opposition est hostile à la nationalisation; voilà la raison de son antogonisme." Le premier ministre intérimaire sait parfaitement bien que la question de l'exploitation par l'Etat par opposition au régime de l'exploitation par les compagnies particulières n'a jamais été discutée dans cette enceinte comme projet pratique; il n'est donc pas en mesure de dire quels sont ceux qui favorisent la naturalisation et ceux qui favorisent le régime de l'exploitation par les compagnies. Mais, jusqu'à il y a trois ou quatre ans, si j'excepte l'honorable député de York-Sud, il ne se trouvait pas un seul député de la droite pour se prononcer en faveur de la nationalisation. Il sied donc très mal au premier ministre intérimaire de calomnier les députés qui siègent à la gauche de la Chambre sous prétexte qu'ils sont hostiles à l'exploitation par l'Etat. Parce que nous demandons certains renseignements au sujet de ce projet de loi, est-ce que cela veut dire que nous sommes opposés à la nationalisation? Sommes-nous opposés à la nationalisation parce que nous croyons qu'on n'a pas adopté une bonne méthode lorsque le premier bill important que le Gouvernement présente à la Chambre nous est soumis sous le régime du règlement de clôture?

M. le PRESIDENT: A l'ordre. L'honorable député a épuisé ses vingt minutes. Il lui sera loisible de faire ses observations lors de la discussion d'un autre article.

M. DEVLIN: Merci, monsieur le président, car j'ai l'intention de discuter les articles 28, 29 et 30.

M. CAHILL: Je ne me propose pas d'exprimer mon avis à l'égard de ce régime du bâillon que le premier ministre intérimaire a jugé à propos d'imposer vendredi, plutôt que de fournir les renseignements que le Gouvernement, ou n'était pas en état de fournir ou ne voulait pas fournir au comité Il n'y avait pas deux heures que l'article 20 du projet de loi était discuté lorsque le premier ministre intérimaire fit irruption au comité à six heures moins vingt, à peu près, vendredi après-midi. A ce moment cet article n'était même pas imprimé et n'avait jamais été soumis à l'examen du comité. Vers quatre heures moins cinq minutes, on le constate au hansard, le Gouvernement a proposé une modification qui embrassait quelque quarante ou quarante-quatre chemins de fer, et quelques minutes avant six heures, le premier ministre intérimaire a demandé au président d'annoncer qu'il était six heures, dans le but de fournir au ministre, à huit heures, l'occasion de porter la parole devant le comité dans l'intention de jeter un voile sur la conduite de ce Gouvernement et sur son abominable. . . (Exclamation) . . .entente avec la clique Mackenzie-Mann. C'est la démarche poltronne d'un gouvernement poltron d'entreprendre. . . (Bruits, protestations.)

M. le PRESIDENT: A l'ordre. Je dois prier l'honorable député de retirer cette expression; elle n'est assurément pas parlementaire.

M. CAHILL: Je m'incline, monsieur le président. Je sais que vous ne permettrez pas un langage plus vigoureux et rien de plus modéré ne saurait exprimer mon sentiment sur cette opération.

Des DEPUTES: Rétractez-vous.

M. PARENT: Ils peuvent bien avaler cela.

M. CAHILL: La chose n'aurait rien de nouveau pour eux; ils sont si bien coutumiers du fait.

Le débat porte sur un projet de loi tendant à constituer en corporation les chemins de fer nationaux. Vendredi, à quatre heures, le ministre de l'Intérieur (M. Meighen) déposait un amendement; à ce moment-là, je ne crains pas de l'affirmer, il n'eût pas été capable de nous dire les noms de dix des quarante chemins de fer. Je défie n'importe quel des membres du cabinet d'indiquer, sans se reporter au hasard, où se trouvent la tête et le terminus de l'une quelconque de ces lignes de chemin de fer. Ils ne peuvent le faire, car ils ne le savent pas. Le projet de loi leur a été rédigé par M. Lash—c'est-à-dire par Mackenzie et Mann—et pas un seul d'entre eux, sans même faire exception pour le chef intérimaire du Gouvernement, n'était capable de répondre à une question sans la soumettre d'abord au personnage qui siégeait à leur gauche pour en obtenir les renseignements que M. Lash avait fournis au Gouvernement dans le but de faire peser un autre fardeau sur le pays. Il n'était pas encore six heures que le premier ministre intérimaire se mettait en frais d'éloquence pour faire appliquer la clôture sur un projet de loi visant quarante-quatre concessions de chemin de fer, et cela au bout de moins de deux heures de discussion, et quand le comité n'avait pas même sous les yeux le texte de l'amendement!

A proprement parler, la distribution du projet de loi n'a eu lieu qu'à trois heures, cet après-midi, au moment où le comité est entré en séance. Et cependant les ministériels espèrent faire croire au peuple que la gauche a fait de l'obstruction parce qu'elle est contre la nationalisation! Eh mais! le premier ministre intérimaire ne s'est-il pas prudemment gardé de dire s'il est en faveur du changement ou s'il le réprouve? Jamais il n'a fait connaître à la Chambre son sentiment sur cette question, jamais il ne s'est déclaré en faveur de la nationalisation. De quel droit vient-il donc insinuer que les membres de la gauche y sont défavorables?

Le Gouvernement a recours au bâillon parce qu'il se sent impuissant ou peu disposé à répondre à nos questions. Incapable d'expliquer les dispositions du projet de loi, et le seul espoir qu'il ait de faire adopter celui-ci réside dans l'application de la clôture. Fort de sa majorité de plus de cinquante voix, il recourt à cette procédure sommaire, parce que l'opposition lui sert la soupe trop chaude et qu'il n'entend pas souffrir de retard. (Protestations à droite.) C'est ainsi; il n'existe point d'autre raison.

Nos adversaires le savent, il n'y a personne du côté ministériel qui puisse expliquer les dispositions du projet de loi, et voilà pourquoi ils ont refusé de discuter les articles en séance du comité, ce qui nous eût permis de les accabler de questions et de les pousser dans l'impasse où, Dieu merci! ils sont en ce moment. Le Gouvernement est incapable d'expliquer son attitude et ses actes, et s'il entend prendre fait et cause pour Mackenzie et Mann et leurs compères, il ne tardera pas à apprendre en quelle po-

sition dangereuse il se met et combien peu le sentiment populaire lui est favorable.

Les ministériels s'efforcent de rejeter le blâme sur les membres de la gauche et se demandent ce que le pays pensera de nous. Je serais bien aise, monsieur le président, de pouvoir en appeler au peuple sur cette question et de connaître l'opinion qu'il a du Gouvernement et de MM. Mackenzie et Mann; je serais bien aise de pouvoir me présenter devant la population de l'Ontario ou de toute circonscription en ce moment dépourvue de représentant, pour y discuter la nationalisation telle qu'on la met sous la direction de Mackenzie et Mann et l'inspiration de M. Z.-A. Lash. Puisque nos adversaires sont si sûrs du sort que leur attitude sur cette question réserve aux députés de l'opposition, pourquoi ne consentent-ils pas, avant de nous blâmer, à ce que le Gouvernement fasse tenir une élection dans une circonscription quelconque, afin de savoir ce que le corps électoral pense de leur propre attitude à l'égard de la nationalisation?

Nous ne nous opposons pas à la nationalisation de l'entreprise dont il s'agit ici. Le réseau de chemins de fer étant en notre possession, nous voulons qu'il soit géré avec honnêteté; mais, je le déclare sans hésitation, je m'attends pas à pareille chose de la part du Gouvernement actuel, vu que, jusqu'à présent, ses procédés en matière de chemins de fer n'ont pas été marqués au coin de la droiture.

La question de la nationalisation n'est pas encore venue en discussion à la Chambre. J'ai bien cherché, l'année dernière, à l'amener sur le tapis, mais je n'ai pas réussi à en faire l'objet d'un débat. Les membres du Gouvernement ne se souciaient pas de faire connaître s'ils y étaient favorables ou contraires; aujourd'hui encore ils s'abstiennent de dire ce qu'ils en pensent, ils préfèrent se dérober et donner le change en reprochant à l'opposition de retarder l'adoption du présent projet de loi.

J'aimerais à avoir certains renseignements au sujet de l'article 2, mais je doute fort que je les obtienne; car les seuls que nous avons obtenus vendredi nous ont été fournis par des députés ministériels que l'on s'empressa de bâillonner dès qu'on se fût aperçu qu'ils savaient quelque chose et étaient disposés à en faire part. J'aurais un avis à suggérer au Gouvernement au sujet de l'article 2, qui porte principalement sur la date de l'assemblée annuelle des directeurs.

L'article stipule que l'assemblée annuelle doit être tenue le dernier jeudi d'avril. L'année statistique se termine le 31 décembre et celle de la plupart des compagnies se clôt en décembre. Afin de mettre le Parlement en état de se procurer les renseignements nécessaires—si le Gouvernement se propose d'en fournir, ce dont je doute grandement—je conseille qu'on change la date de l'assemblée annuelle de façon à ce qu'elle ait lieu à la fin de décembre. Cependant, si le Gouvernement explique d'une façon valable la raison pour laquelle la date ne peut être changée, je ne soulèverai plus d'objection à cet égard.

M. BURNHAM: C'est un fait réellement extraordinaire que l'opposition, chaque fois qu'elle discute la question des chemins de fer, jette de la poudre aux yeux, tout en négligeant de la façon la plus formelle, de proclamer sa foi dans le principe de la nationalisation. Certes, il est possible que le Gouvernement, lorsqu'il doit régler des questions de détail ou même lorsqu'il doit aviser à l'administration générale des affaires publiques, tombe plus ou moins dans l'erreur et qu'il prête le flanc à la critique, car cela peut arriver à tout le monde. Néanmoins, par cette loi même, le Gouvernement se lie au principe de la nationalisation, et c'est simplement faire perdre le temps de la Chambre et celui du peuple et du pays que de porter des défis aussi aléatoires que ceux que nous venons d'entendre.

M. CAHILL: Cela est certain, car nul membre de la droite ne voudra relever le gant.

M. BURNHAM: Le Gouvernement s'en tient au principe de la nationalisation. Son existence dépend de l'adoption de cette théorie. Il a constaté que l'octroi de subventions et de dons en terres, de même que la conclusion de conventions financières avec de grandes corporations particulières conduisaient notre pays à la banqueroute, et c'est la raison pour laquelle il a adopté cette nouvelle politique. L'opposition ne cherche aucun moyen de surmonter la difficulté; elle se contente de défendre la propriété des compagnies particulières. Si l'honorable député (M. Cahill) qui vient de reprendre son siège, veut appuyer son défi en se portant candidat dans une division électorale neutre quelconque et faire l'élection sur le principe de la nationalisation, il trouvera plus d'un membre de la droite pour relever le défi. Je crois que la gauche ne compte pas un seul député qui favorise la nationalisation.

M. CAHILL: Et vous?

M. BURNHAM: Je suis prêt à appuyer mes paroles par mes actes. S'il se trouve quelqu'un qui veuille se porter candidat, dans Peterborough-Ouest, sur la question de la nationalisation, je donne ma démission à titre de membre de cette Chambre, et je ferai la lutte sans hésitation. Que mon honorable ami se lève et qu'il déclare s'il y consent, oui ou non.

M. CAHILL: Si le Gouvernement veut faire déclarer cette circonscription vacante, je m'y porterai candidat.

M. BURNHAM: Dois-je comprendre qu'il relève le défi?

Quelques DEPUTES: Démissionnez.

M. DUFF: Je vous ferai la lutte.

M. BURNHAM: Que dit l'honorable député qui brandit, là-bas, son poing avec tant de fureur? Que clament les vagues déchaînées? On ne saurait nier que nous traversons l'épreuve qui établira notre attitude respective sur la nationalisation. Qui donc a jamais entendu énoncer sérieusement, lors de la discussion de cet article, l'idée qu'on devrait changer la date du second jeudi d'avril en celle du dernier jeudi de décembre, comme si l'administration des affaires de ces grandes corporations pouvaient se décider d'une manière laissée au hasard? Que les honorables membres de l'opposition, cet après-midi, proclament, l'un après l'autre, qu'ils sont partisans de la nationalisation et ils pourront alors rencontrer de la sympathie pour leurs idées non seulement dans le pays, mais encore chez les membres de la droite. Mais il n'existe pas le moindre doute qu'ils sont opposés à la nationalisation. Ils sont ici pour exprimer leurs opinions et s'ils ne condamnent pas la possession par l'Etat, qu'ils le disent.

Cette Chambre devrait administrer les affaires publiques du pays et si elle ne peut diriger les corporations publiques, elle est inhabile, soit directement, soit indirectement, à administrer la chose publique et donc, tout le système de représentation démocratique se trouve condamné par les hommes qui se lèvent pour faire entendre des plaintes aussi banales que celles que nous avons écoutées. Peu leur importe l'effet plus ou moins extravagant que leurs déclarations peuvent avoir, puisqu'ils ont décidé de condamner la nationalisation et de se faire les champions de la possession individuelle, vu que ce dernier système est plus avantageux à leurs amis que la nationalisation.

M. FOURNIER: Je n'ai pas pris une part très active dans la discussion de ce projet de loi, mais j'ai écouté avec beaucoup d'attention tout ce qui s'est dit et je ne puis réellement pas encore comprendre pourquoi mon honorable ami, le chef du Gouvernement, lorsqu'il a parlé, vendredi dernier, a jugé bon de porter un acte d'accusation si écrasant contre les libéraux. Nous posions des questions, simplement parce que nous voulions nous renseigner. Je ne puis concevoir pourquoi il nous imputerait d'autres motifs que celui-là; pourquoi il donnerait à entendre que nous cherchons à épouser la cause des partisans de la possession individuelle plutôt que celle des fervents de la nationalisation—ajoutant que nous sommes des libéraux rétrogrades, manquant de foi dans les entreprises canadiennes et croyant que les immenses provinces des prairies n'ont pas besoin de chemins de fer pour se développer.

Ses remarques faisaient supposer inévitablement que les députés de ce côté-ci de la Chambre ne voulaient pas agrandir le réseau des chemins de fer dans l'Ouest; elles avaient pour but de soulever l'Ouest contre l'Est. C'est tout ce que je peux en conclure. Puis mon honorable ami, pour montrer la générosité de ses sentiments et faire voir combien il était conséquent avec lui-même, a fait appel à l'union, de douce souvenance. Il nous a recommandé d'être optimistes et d'avoir confiance dans le résultat de cette grande période de reconstitution; mais il n'avait pas plutôt terminé ce sublime appel qu'il pressait avec délice le bouton qui devait mettre en marche le compresseur à air de la machine à baîllonner; puis il s'est gracieusement retiré. Maintenant, monsieur le président, cette machine fonctionne régulièrement au grand plaisir et à l'entière satisfaction de son inventeur ingénieux. Je veux être juste envers mon honorable ami le chef du Gouvernement, car je regretterais de le critiquer sans raison; mais je suis obligé de lui demander pourquoi il prétend que nous, libéraux, sommes opposés à la nationalisation des chemins de fer, et pourquoi il nous fait un crime de poser des questions. Il en a posé lui-même, et je lui demanderai s'il n'a pas lui-même tourné en ridicule le projet de nationalisation. Certainement que oui, et le député de Maisonneuve le lui a rappelé; j'ai été heureux de constater qu'il le prenait en bonne part. Je ne suppose pas que mon honorable ami veuille me nier le même privilège qu'il a réclamé pour lui-même. Je ne vois pas comment

je puis approuver une mesure dont le but est de placer les chemins de fer nationalisés ou à nationaliser sous le contrôle d'une société qui n'est pas responsable envers le Parlement, mais envers le Gouvernement de l'époque. Il y a de bons arguments en faveur de la nationalisation.

Des DEPUTES: Très bien, très bien.

M. FOURNIER: C'est parfait. Je n'ai pas de parti pris à ce sujet.

Des DEPUTES: Très bien, très bien.

M. FOURNIER: Il y a des députés qui rient, mais qu'ils attendent le reste de mes remarques. Il y a aussi des objections à la nationalisation. Il y a des arguments pour et contre, je ne conteste pas l'autorité des parrains du projet, le ministre de l'Intérieur et le ministre des Chemins de fer. En vérité, ils peuvent être très versés dans la question des chemins de fer; mais à mon avis, eu égard aux aptitudes des deux ministres et avec tout le respect que je leur dois, je dirai que l'un d'entre eux connaît surtout le droit et l'autre connaît assurément mieux l'amidou. Il me semble que le cabinet se plaît énormément à prendre des responsabilités à un tel point que le public ne sait plus où il en est. Je ne sais vraiment pas comment je pourrais voter intelligemment sur une question, quand nous ne pouvons pas obtenir les renseignements que nous demandons. Vais-je dire à mes électeurs que le principal argument en faveur de la nationalisation est la remise en vigueur de quarante-quatre chartes accordées à des propriétaires de terrains en mal de spéculation? Je suis en faveur de la nationalisation; mais je dois dire à mes collègues de la droite, qui ont entendu toute la discussion et dont plusieurs m'ont paru ne pas donner signe de vie, qu'avant d'approuver la nationalisation, je tiens à mettre en lieu sûr mon argent et ma montre. J'ai écouté attentivement tout ce qui a été dit au sujet du projet de loi; or, tout ce que j'ai pu comprendre, c'est qu'il va créer une très puissante combinaison qui exercera dans la politique une influence sans précédent dans notre histoire. Le projet de loi est très explicite dans ses dispositions. Même le siège social doit être choisi par arrêté ministériel. On ne propose pas de donner à l'administration du chemin de fer un caractère public, mais plutôt particulier au cabinet des ministres, et l'on donne au parti ministériel des pouvoirs qui dépassent de beaucoup la responsabilité traditionnelle des gouvernements.

Je suis Canadien français, mais Canadien partout où je vais. J'ai l'honneur de représenter Bellechasse, la plus belle circonscription de la province de Québec. Je viens de l'endroit même où a été écrite la première page de l'histoire du Canada, où le christianisme et la civilisation se sont implantés pour la première fois dans cette vaste étendue de terrain inculte, où les travailleurs du sol ont changé les forêts en prairies verdoyantes, y plantant la semence de l'idéal canadien dans ce continent. Je répète que je suis Canadien; par conséquent pourquoi n'aurais-je pas confiance aux entreprises canadiennes? J'y ai absolument confiance, de même que je crois au progrès de mon pays, et je n'aime pas que l'on vienne essayer de faire croire le contraire.

Il y a bien des raisons de s'opposer à cette mesure. Je ne suis pas préjugé, mais comment peut-on me convaincre, puisque le Gouvernement refuse de me renseigner? Le passé du Gouvernement n'est pas un de ceux que l'on peut accepter de bonne grâce ou qui puisse nous induire à avoir confiance en la qualité, au point de vue financier, ou l'honnêteté, au point de vue politique, du système qu'il représente.

A cet égard, voici l'opinion d'un expert en matière de chemins de fer, M. Lovatt:

> Il n'y a rien de si essentiel à la paix financière, au bien-être commercial et industriel du pays que l'adoption par le Gouvernement d'une politique de chemins de fer bien établie.

C'est là un excellent avis; il faut un programme bien défini; seulement, nous sommes en présence d'une nouvelle situation. Je tiens à dire franchement ma pensée au chef du Gouvernement. L'Etat a pris à sa charge le Nord-Canadien et je le demande, qui est responsable de la chose?

Un DEPUTE: Oui, dites-nous qui en est responsable?

M. FOURNIER: C'est du côté des ministériels que le leader doit diriger ses regards: les capitalistes, les malfaiteurs et s'il m'est permis de le dire, les financiers sans scrupule de Toronto. Voilà les hommes qui ont créé la situation actuelle, puisqu'ils étaient les porteurs d'obligations et ils savaient que si le Gouvernement prenait possession de ce réseau, la valeur de ces obligations s'accroîtrait énormément et ils échapperaient au désastre. Nous avons donc aujourd'hui à notre charge ce réseau cet "éléphant blanc" comme le ministre des Travaux publics (M. Carvell) le baptisait

il n'y a pas longtemps à Montréal, ne prétendant nullement me réclamer de la soi-disant aristocratie, je dirai, pour me servir d'une expression populaire, qu'on a donné au public, une chose sans valeur (un citron).

Qui a ruiné ces entreprises nationales? Le premier ministre intérimaire nous a dit ici même que le Transcontinental a été une horreur. Mais je le demande, qui a ruiné le Transcontinental? Vendredi soir, parlant de ce réseau et d'autres entreprises de chemins de fer, il nous a dit que c'était "de sales babies libéraux". Quand le Transcontinental était en exploitation, lorsque le ministre a pris le portefeuille des Finances, qu'a-t-on fait de ce vaste réseau qui devait relier l'Ouest à nos ports de l'Atlantique, transporter le grain de l'Ouest pour 7 cents meilleur marché par boisseau que tout autre chemin de fer, et qui devait raccourcir de centaines de milles la route à nos ports maritimes? Ne sont-ce pas les capitalistes et les financiers sans scrupule de Toronto qu'il faut blâmer? On a dit que tout notre grain s'acheminait vers New-York. Si nos prévisions relativement au transport du grain de l'Ouest, à nos ports maritimes ne se sont pas réalisées, si le Transcontinental n'a pas réussi, qui en est responsable? Le ministre des Finances nous accuse, nous libéraux, de manquer de patriotisme. Dans quelle catégorie faut-il placer ceux qui ont ruiné ce réseau? Le ministre croit-il qu'en présence de tels faits, je vais lui permettre de nous faire la leçon? Pas le moins du monde. Nous connaissons les faits et tout ce qui se rattache à l'administration de l'Intercolonial, cet éternel scandale national, comme on le dit quelquefois. **Le ministre des Finances** semble nous dire: "croyez-moi sur parole". Le ministre, quand il prend cette attitude, me remet en mémoire cette femme, réprimandée un jour par son mari. Qu'elle fut fautive ou non, je ne le saurais dire; mais son mari l'avait accusée et elle répondit "non, je ne l'ai pas fait". "Vous l'avez fait, réplique le mari, car je vous ai vu". Et la femme de rétorquer: "Ajoutez foi au témoignage de vos sens plus qu'à ma parole? Alors, vous êtes un drôle d'homme." C'est précisément l'attitude du ministre des Finances: si vous ne me croyez pas, dit-il, quelle sorte de libéraux êtes-vous donc? Le ministre a fait un terrible réquisitoire contre les libéraux, parce qu'ils ont posé des questions. Nous avons hésité et éprouvé des scrupules à adopter tous les articles du bill, en l'absence de renseignements complets. Je dois le dire au ministre, son réquisitoire m'a déplu et je veux, à mon tour, prononcer mon petit réquisitoire, et à ceux qui se sentiraient atteints je demanderai de coller ces lignes que je vais citer au fond de leur chapeau, afin de pouvoir le lire souvent. Vous manquez de patriotisme, nous dit le ministre. Eh bien, voici m'a réponse:

Patrician, aristocrat, Tory—whatever his age or name,
To the people's rights and liberties, a traitor ever the same.
The natural crowd is a mob to him, their prayer a vulgar rhyme;
The free man's speech is sedition, and the patriot's deed a crime;
Whatever the race, the law, the land,—whatever the time or throne,—
The Tory is always a traitor to every class but his own.

M. MANION: L'honorable député qui m'a précédé et pour qui je professe une sincère amitié, nous a dit que le pays, qui s'est grevé de ces réseaux, n'a reçu guère qu'un citron, une chose sans valeur je ne tiens guère à révoquer en doute l'exactitude de cette affirmation; seulement je ferai observer que si le pays tient à apaiser sa soif financière dans une certaine mesure, ce ne sera qu'en faisant un peu de citronnade à même ce fruit.

C'est la seule observation que j'aie à faire au sujet de la prétendue fraude dont nous aurions été victimes. J'ai, au cours des trois ou quatre derniers jours, suivi le débat sur la question de ce chemin de fer et, autant qu'il m'a été possible de m'en rendre compte, la discussion a roulé plus ou moins sur le principe de la nationalisation. Je n'ai pas l'intention, monsieur le Président, d'imputer aucun motif aux députés qui siègent à votre gauche, parce que si nous remontons dans l'histoire de la nationalisation au Canada, nous pourrions trouver beaucoup à critiquer sur la nationalisation en général. Mais la difficulté c'est que, dans le passé, nous avons mêlé la politique et le favoritisme à la nationalisation. Les deux partis politiques ont agi ainsi, mais j'ai assez confiance dans le Gouvernement actuel et dans les gouvernements futurs pour croire que, à l'avenir, on éliminera du mélange, les deux ingrédients que j'ai nommés—que l'on en finira avec la politique et le favoritisme dans l'administration des chemins de fer de l'Etat et qu'on nous donnera la nationalisation sous sa meilleure forme. Pour moi, le débat sur la question abstraite de la nationalisation est entièrement à côté de la véritable question; quoi qu'on puisse dire au cours de ce débat sur le bon ou le mauvais côté de la nationalisation, il n'en est pas moins vrai que nous possédons aujourd'hui, au Canada, pour près d'un milliard de dol-

lars de chemins de fer nationaux, de sorte que cela ne nous sert pas à grand'chose de discuter une question abstraite. De plus, si nous prenons à notre compte le Grand-Tronc, ce qui se produira très probablement, si je me rends bien compte des événements futurs, nous aurons alors dans ce pays pour un milliard et demi de chemins de fer appartenant au public.

Je veux présenter aussi cette autre observation, c'est que, dans les circonstances, et prenant en considération le fait que nous possédons pour un milliard de chemins de fer nationaux, j'estime que toute atteinte portée à la nationalisation nous mène directement à un suicide financier national. Le transport par chemins de fer, dans ce pays comme dans les autres, est une taxe imposée au public, taxe aussi réelle qu'un tarif de douanes. Les chemins de fer sont les routes du pays. En d'autres termes, dans l'ancien temps, les chemins ordinaires étaient les routes; aujourd'hui, les chemins de fer ont pris leur place. Sauf dans les époques très reculées, nous n'avons pas permis que les chemins ordinaires soient sous la dépendance d'intérêts particuliers et pour moi, il est tout autant de l'intérêt du pays que les chemins de fer, qui sont maintenant les grandes routes, ne soient pas sous la dépendance d'intérêts particuliers. Aussi, je n'hésite pas à dire qu'en théorie, du moins, je suis en faveur de la nationalisation. Je ne vais pas jusqu'au point de dire que nous devrions aujourd'hui prendre à notre compte le Pacifique-Canadien comme l'a dit l'honorable député de Waterloo-Nord. Je ne prendrais pas cette décision avant d'avoir prouvé que nous sommes capables d'administrer d'une manière compétente, le milliard de dollars de chemins de fer que nous possédons maintenant, débarrassés de la politique et du favoritisme. En général, je n'ai pas horreur de la nationalisation et un des motifs qui me poussent à émettre cette opinion, c'est que, un an avant la guerre, j'ai eu le plaisir de voyager sur des lignes du gouvernement, administrées par l'Etat, en France, en Suisse, en Italie, en Autriche, en Allemagne et en Belgique et que sauf en Italie, je n'ai constaté aucune infériorité dans les opérations du trafic sur ces chemins de fer avec les opérations du trafic sur les lignes des compagnies particulières en Angleterre. Il n'y a donc pas, selon moi, de raison pour que nous ne réussissions pas dans l'exploitation de nos propres chemins de fer.

Je veux aussi parler d'une autre question avant de reprendre mon siège, parce que je n'ai pas l'intention de mettre à profit les vingt minutes qui me sont accordées. On a parlé des quarante-quatre chartes énumérées dans l'article 20. Il me semble que Mackenzie et Mann ont fait durer ces chartes parce qu'ils étaient convaincus qu'elles avaient une certaine valeur. S'il en est ainsi, pourquoi refuserions-nous de reprendre ces chartes dans l'intérêt du pays? Je ne peux absolument pas comprendre pourquoi nous refuserions de le faire, parce qu'une compagnie particulière pourrait à l'avenir, désirer construire un chemin de fer à travers la région concédée par ces chartes. Supposons, comme l'ont prétendu quelques honorables députés, qu'il soit vrai que les terrains dans le voisinage de ces lignes à construire en vertu de ces chartes, appartiennent à Mackenzie et Mann ou à d'autres particuliers; parce que la plupart des terres de l'Ouest ont été concédées à des particuliers de temps à autre par les différents gouvernements, ce n'est pas une raison pour que le gouvernement qui dirige le pays, ne se conduise pas du mieux qu'il lui est possible pour construire quelques-unes de ces lignes projetées. L'octroi d'une charte ne constitue pas un ordre de construire le chemin de fer mentionné; s'il en était ainsi, nous n'aurions pas autant de compagnies particulières désireuses d'obtenir des constitutions. D'après moi, en prenant à notre compte ces quarante-quatre chartes, nous ne faisons que rendre à la population du pays, ce qui lui appartient.

J'ai écouté avec attention les arguments que nos collègues ont avancés, mais je n'ai pas entendu une seule raison valable contre le projet de renouveler ces quarante-quatre chartes, qui sont la propriété de l'Etat. J'en viens donc à la conclusion que le devoir incombe à tous les citoyens du Canada de se lever comme un seul homme et d'appuyer le principe de la nationalisation des voies ferées suivant nos capacités, car si nous refusons de le faire, nous faisons tort au réseau de l'Etat qui a une valeur de plus d'un billion de dollars.

M. POWER: L'honorable député affirme qu'il ne devrait pas se trouver un seul Canadien pour s'opposer à l'adoption du projet. Est-ce qu'il considère que les deux millions d'habitants de la province de Québec ne sont pas des Canadiens?

M. MANION: Je n'ai jamais prétendu qu'il ne devrait pas se trouver un seul citoyen du Canada pour s'opposer à l'adoption de ce projet de loi; j'ai déclaré que pas un seul Canadien ne devrait s'opposer

au principe de la nationalisation sur lequel repose le projet de loi.

M. POWER: Estimez-vous que les habitants de la province de Québec sont des Canadiens?

M. MANION: L'honorable député siégera bien des années ici avant qu'il entende tomber de mes lèvres une allusion désagréable à l'adresse de la population de la province de Québec.

M. McMASTER: J'ai une simple proposition à faire de vive voix au sujet de l'article 2. Au cours du débat sur cet article, on a fait observer que l'intention du Gouvernement était de nommer ou de renommer les directeurs chaque année. Or, je ne vois pas que le nouveau texte de l'article comporte une telle signification. Il décrète que:

> Les directeurs seront maintenus en fonctions d'une assemblée annuelle à l'autre ou jusqu'à la nomination de leurs successeurs....

Je suis donc d'avis que si le Gouvernement ne remplissait pas les vacances, les anciens directeurs seraient maintenus en fonctions tant que leurs successeurs ne seraient pas nommés.

Si j'ai bien compris, telle n'était pas du tout l'intention du Gouvernement. Pour donner raisonnablement effet à ce que je crois être le désir du Gouvernement, je propose d'ajouter après le mot "fonctions" les mots "pour la durée d'une année" et de retrancher les mots "ou jusqu'à ce que leurs successeurs soient nommés. De cette façon l'article sera absolument clair, en ce sens que le bureau sera renouvelé annuellement.

M. le PRESIDENT: L'article 2 est-il adopté?

M. EULER: Je n'ai pas eu grand'chose à dire au sujet de ce bill et les quelques remarques que j'ai exprimées, ont été faites entièrement dans l'intérêt de la nationalisation. Je ne suis pas un obstructionniste; toutefois, la crainte de me voir décerner cette épithète ne m'empêchera pas d'employer les vingt minutes que j'ai à ma disposition pour critiquer le projet de loi, quoique le Gouvernement ait mis à la mode cet instrument moderne de l'autocratie, la clôture, qui est digne de soutenir la comparaison avec cet autre bâillon préparé par le ministre intérimaire de la Justice: la loi des élections en temps de guerre.

On a prétendu qu'une bonne partie du temps de la Chambre a été gaspillé en débats inutiles sur ce projet. J'aurais été prêt à admettre la justesse de cette observation, mardi et mercredi dernier. J'étais d'avis à ce moment-là que l'on perdait beaucoup de temps à discuter l'un des premiers articles du projet de loi. Cependant, monsieur le président, la cause de toute cette perte de temps ce sont les objections futiles que les ministres ont fait valoir au lieu de répondre à des questions que l'opposition avait absolument le droit de poser. Les difficultés qui se sont élevées au sein du Parlement, suivant moi, sont dues en grande partie, en ce qui concerne l'opposition, à la tendance des parrains du bill, et particulièrement le ministre de l'Intérieur de tenir compte des propositions de la gauche. Je ne me rappelle pas une seule circonstance où le Gouvernement ait consenti à accepter une proposition provenant des membres de l'opposition. L'honorable ministre qui est chargé de la défense du projet de loi est, j'en conviens, fort habile, mais je prendrai la liberté de lui faire observer qu'il y gagnerait à tous les points de vue, s'il pouvait élargir assez le cercle de ses idées pour admettre qu'un adversaire peut avoir parfois raison.

L'hon. M. MEIGHEN: L'honorable député me permet-il de l'interrompre? Il fait erreur ou bien il était absent de la Chambre à ce moment-là, quand il affirme que le Gouvernement a refusé d'accepter tous les amendements proposés par la gauche. Je lui rappellerai que nous avons accepté plusieurs amendements venant de l'opposition en plus grand nombre même que ceux qu'ont faits les membres de la droite; même nous avons accepté une modification, dont nous serons peut-être obligés, je le crains, de demander l'abrogation aujourd'hui.

M. EULER: Je n'étais pas dans la salle lorsque tous ces amendements ont été proposés, mais d'une façon générale, je crois que l'affirmation que j'ai faite est exacte.

Vendredi après-midi, le ministre des Finances a prononcé un discours sur la nationalisation. J'ai beaucoup d'admiration pour la façon avec laquelle le ministre des Finances a dirigé jusqu'ici les délibérations de cette Chambre.

Il a de l'habilité, il a de la courtoisie, et il semble avoir manifesté beaucoup de franchise dans toute cette affaire; mais je lui reproche sérieusement d'avoir affirmé, vendredi, que la lutte se faisait dans le moment entre les défenseurs de la nationalisation et ceux de l'initiative privée. Avec tout le respect dû à la haute position que le ministre occupe, je lui dirai que cette assertion

était manifestement un appel à la tribune des journalistes. Ce qu'il a dit peut sonner bien et se lire agréablement dans les journaux, mais je ne crois pas que cela soit fondé. C'était, à mon sens, héroï-comique, intéressant comme preuve d'une rapide conversion à l'idée de l'étatisme, mais il n'a pas réussi à me convaincre. Un des orateurs de cet après-midi affirmait que personne de la gauche ne tenait à la propriété publique. Je dirai qu'il en est presque de même des membres de la droite. Je ne suis pas sûr de l'opinion de chacun de nous, mais, quant aux membres de la droite qui peuvent s'être déclarés catégoriquement en faveur de la nationalisation, je pourrais les compter sur les doigts d'une seule main, et ne pas même avoir besoin de les employer tous. Rien encore ne prouve que le Gouvernement accepte le principe de la nationalisation. Ce n'est pas parce que nous tenons pour la propriété publique que nous avons mis ces chemins de fer à la charge de l'Etat, mais simplement à cause de la nécessité, et le premier ministre intérimaire fait ici de nécessité vertu. Est-ce que le Grand-Tronc-Pacifique, ou le Nord-Canadien, et peut-être bientôt le Grand-Tronc, seraient devenus la propriété du peuple, si ce n'était que ces réseaux étaient incapables de se maintenir davantage, et qu'il a été absolument nécessaire de les prendre à notre charge? Le Gouvernement n'a pas montré par ses actes qu'il tient vraiment au principe de la nationalisation. Je considère, en outre, comme une injure cette supposition du premier ministre intérimaire—était-ce bien une supposition, et non pas plutôt une affirmation—que les membres de la gauche subissent l'influence, ou se font les instruments d'une compagnie privée, qui serait la compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien? Je n'en crois pas un mot, et le premier ministre intérimaire ne le croit pas davantage, j'en suis sûr. Il me semble que l'accusateur devrait être ici à juste titre l'accusé. Le premier ministre intérimaire disait, l'autre jour, que deux partis se présentaient: ou il faut que le Gouvernement fasse de ces réseaux un vaste réseau et qu'il les exploite en concurrence avec le Pacifique-Canadien, ou que ce dernier exploite lui-même tous les chemins de fer du pays. Pourquoi n'a-t-il jamais fait entendre que le Gouvernement pourrait un jour posséder et exploiter tous les chemins de fer du Canada, y compris le Pacifique-Canadien? S'il avait fait cette déclaration, il y aurait lieu de croire qu'il tient vraiment au principe de la nationalisation. Loin de là, le Pacifique-Canadien a toujours été tenu hors de la question. L'opinion du premier ministre intérimaire a été de ne point toucher au Pacifique-Canadien. Le Pacifique-Canadien est une compagnie privée, et il sied mal au premier ministre intérimaire d'accuser les membres de la gauche d'être les valets de cette compagnie, alors que les indices nous portent plutôt à croire que cela peut être dit de lui-même.

Je crois absolument en l'excellence de la nationalisation. Je peux ne pas être d'accord sur ce point avec tous les membres de la gauche, mais je suis en principe pour la nationalisation. Je suis persuadé que l'heure viendra où les services dont dépendent le bien-être et la prospérité du peuple ne pourront plus être mis dans les mains de particuliers dont les intérêts trop souvent sont en conflit avec ceux du public en général. Voilà pourquoi je réprouve les dispositions du présent bill. Je veux que la nationalisation ait des chances raisonnables de s'établir, et non que l'on truque d'avance les cartes à ce jeu de la nationalisation. J'ai eu à m'occuper quelque peu de cette affaire des services publics nationalisés. Dans l'ouest de la province d'Ontario, le neuvième de la population est en faveur de la propriété publique. Dans ma propre ville de Kitchener, presque tous les services d'utilité publique sont dans nos mains et nous les exploitons avec profit. Dans cette province, les chemins de fer sont à nous, et c'est une des raisons pour lesquelles il convient, je crois, de scruter avec soin les dispositions du présent bill. Je reviendrai là-dessus plus tard, si j'en ai le temps.

La raison majeure qui m'incite à faire certaines propositions relativement à ce bill, c'est que le peuple demande, je crois, une plus large application du principe de la propriété publique, et je ne veux pas que le projet soit condamné dès le début. Si la nationalisation commence par un échec, son futur développement dans d'autres sens sera retardé d'une génération ou plus. Le temps n'est guère éloigné, selon moi, où nous posséderons tous les chemins de fer du pays, y compris le Pacifique-Canadien. Il peut ne pas être opportun de faire aujourd'hui l'acquisition de ce dernier réseau, projet auquel l'état de nos finances s'opposerait peut-être; mais, si nous voulons bien agir avec droiture, nous posséderons et exploiterons avec succès tous les chemins de fer du Canada, dans l'intérêt du peuple, et non plus dans l'intérêt des capitalistes.

Je crois aussi que l'Etat va prendre l'exploitation des lignes téléphoniques et télégraphiques, des services de messagerie, de nos ressources naturelles, de nos huiles, de

nos gisements de minéraux, etc. Avant longtemps le peuple demandera peut-être—la classe ouvrière semble déjà se préparer à le demander—que le Gouvernement prenne possession des banques, qui, je le crois, ont nui, dans bien des cas, au bien de ce pays. Les assurances pourraient, elles aussi, être nationalisées. En thèse générale, je trouve que tous ces services, dont dépendront la prospérité et le bien du peuple, finiront peut-être, sans grande difficulté, par lui appartenir et par produire, sous sa direction, des résultats satisfaisants. Par conséquent, prenons toutes les précautions nécessaires pour assurer ce succès dès le début. Certes, la responsabilité du Gouvernement à ce sujet, est terrible.

L'opposition faite au bill dépend de trois raisons principales. On blâme d'abord le Gouvernement de ne pas vouloir fournir de renseignements sous prétexte qu'il se sent fautif. Ensuite, on allègue que ces quarante-quatre chartes accordées pour la construction de chemins de fer dans l'Ouest vont servir à des fins politiques. Mais la raison la plus importante de cette opposition se rattache à la composition du conseil des directeurs qui va exploiter les chemins de fer nationaux.

On nous a dit, à bon droit selon moi, que, pour assurer le succès de la nationalisation, nous devons y faire présider l'homme le plus capable du pays. Est-il logique de renommer comme administrateurs de ce chemin de fer national des hommes qui n'ont pu mener à bonne fin les opérations du Nord-Canadien quand il appartenait à des particuliers? Je dis que non.

L'honorable député de Pontiac (M. Cahill) a beaucoup insisté pour obtenir des renseignements et il a provoqué, à ce sujet, les rires de certains membres du parti ministériel, mais ses démarches ont fait impression sur le public. Quoi que la droite puisse en penser, il règne dans les rangs du public un certain malaise résultant de ce que l'on s'imagine que les chemins de fer nationaux ne sont pas étrangers à l'influence de Mackenzie et Mann. Je ne suis pas surpris qu'on éprouve ce malaise à la pensée que des hommes qui ont reçu du pays beaucoup plus qu'ils ne lui ont donné se mêlent encore d'intervenir dans l'exploitation des chemins de fer nationaux.

Il est possible que ce soupçon ne soit pas fondé; mais le soupçon existe et le Gouvernement devrait en reconnaître l'existence. Il est impossible que cette nouvelle entreprise soit couronnée de succès, si le public n'y a pas confiance.

[M. Euler.]

Dans la partie ouest de l'Ontario, le peuple va bientôt se mettre à exploiter, au moyen de l'énergie électrique provenant des chutes du Niagara, un réseau de chemin de fer hydro-électrique. Il serait pitoyable que les chemins de fer à vapeur dont nous sommes maintenant dotés et dont plusieurs embranchements ne sont pas exploités avec succès, fussent encore exploités à perte à l'avenir et dussent subir la concurrence de lignes électriques parallèles exploitées, disons, sous la présidence de sir Adam Beck et de sa commission hydro-électrique.

Voilà, suivant moi, où réside la difficulté. Les hommes qui doivent être chargés de l'administration de nos chemins de fer nationaux n'étaient pas autrefois en faveur de la nationalisation, et je me demande s'ils le sont maintenant. Celui qui doit être président des chemins de fer nationaux a été notoirement en conflit avec les hommes de la partie ouest d'Ontario qui cherchent à faire prévaloir l'idée de la nationalisation et de l'exploitation des chemins de fer électriques. Les deux clans devraient unir leurs efforts pour substituer l'électricité à la vapeur dans tous les cas où cela serait possible; mais dans les circonstances actuelles, M. Hanna ayant charge des chemins de fer nationaux, et sir Adam Beck ayant la direction de la commission hydro-électrique, je suis porté à croire que cette innovation est pour ainsi dire impossible. Je citerai à ce sujet un article du "Globe", de Toronto, bien qu'il n'aille pas aussi loin que moi:

> Dans l'Ontario, l'économie et l'efficacité exigent la coopération des chemins de fer nationaux et de la commission hydro-électrique. Il faut prévenir le doublement inutile des lignes, et quand le pays aura acquis le Grand-Tronc il faudrait permettre à la commission hydro-électrique de convertir plusieurs embranchements en chemins de fer électriques. Ces embranchements, qui déservent exclusivement quelques-unes des plus riches et des plus populeuses régions de la province, laissent tellement à désirer et subissent l'inconvénient de pentes tellement raides, qu'ils devraient s'adapter beaucoup mieux à l'exploitation au moyen de l'électricité qu'au moyen de la vapeur. En passant les chemins de fer nationaux à la commission, on les mettrait dans une situation plus avantageuse, attendu qu'ils continueraient à desservir les mêmes régions à titre de tributaires, sans rien coûter au réseau national. Il y a des années que les projets de chemins de fer hydro-électriques sont paralysés, parce qu'on attend les plans du Gouvernement fédéral.

En terminant, je dirai au Gouvernement qu'il ferait bien d'instituer un conseil de directeurs absolument nouveau, pour l'exploitation des chemins de fer nationaux.

Qu'il paie le prix et qu'il obtienne les meilleurs directeurs qu'il puisse se procurer,

des hommes qui ont confiance dans la nationalisation; qu'il ne mette pas la main dans l'affaire, qu'il se débarrasse de la clientèle politique et il y aura des chances de succès.

M. HOCKEN: Je suis porté à admettre avec le représentant de Waterloo-Nord (M. Euler) que la nationalisation est nécessaire. Elle est imposée au pays par la gauche; car si elle est nécessaire à l'heure qu'il est c'est à cause de la manière dont le parti politique qu'elle représente a gâché la situation des chemins de fer en ce pays.

Si nous remontons à l'origine du Nord-Canadien, quel groupe d'hommes politiques a d'abord fourni les fonds pour lancer l'entreprise? Les membres de l'opposition, lorsqu'ils étaient au pouvoir, ont donné l'essor au projet; ils ont obtenu que Mackenzie et Mann s'engageassent à l'exécuter en leur accordant des bonis, des subventions, des chartes et tout le train-train. Voici quelle a été leur plus grande faute. Après avoir établi en grande partie ce réseau géant, ils ont entrepris de construire un autre chemin de fer transcontinental et ils ont placé près de $500,000,000 dans cette entreprise qui est tombée en banqueroute et dont l'Etat a dû s'emparer, la construction de la nouvelle ligne ayant eu pour résultat de ruiner complètement l'œuvre que Mackenzie et Mann tentaient d'édifier et qui eut été une voie transcontinentale canadienne vraiment lucrative.

Je m'étonne qu'un sentiment de pudeur n'empêche pas l'opposition d'élever la voix pour protester contre la nationalisation et contre le bill que nous étudions et qui cherche à la mettre sur un bon pied. Elle est la cause de la triste condition dans laquelle le pays se trouve à l'heure qu'il est. Au lieu de subventionner le Grand-Tronc-Pacifique et d'établir le Transcontinental, si le parti que les membres de la gauche représentent avait placé de $50,000,000 à $100,000,000 de plus dans le Nord-Canadien, et s'il avait obligé le Grand-Tronc à s'allier à lui, nous aurions maintenant ou nous serions sur le point d'avoir au Canada deux voies ferrées transcontinentales lucratives, au lieu d'en avoir une qui rapporte des bénéfices, et deux qui sont virtuellement en banqueroute. La plus grande erreur financière qui ait été commise en ce pays a été la construction du Transcontinental et du Grand-Tronc-Pacifique, et on la jugeait telle à cette époque-là.

Le ministre des Chemins de fer d'alors s'est retiré du ministère parce qu'il ne voulait pas accepter la paternité du projet imposé par le parti libéral, et c'est à cause des énormes sommes d'argent englouties dans une entreprise dont l'insuccès était prévu par presque tous les hommes denués de parti pris et doués d'esprit public, qui n'avaient pas de fer à battre, que nous nous trouvons dans la situation extrêmement difficile où nous sommes aujourd'hui, et que nous sommes forcés de nous emparer, non seulement du Nord-Canadien, mais aussi du Transcontinental et du Grand-Tronc-Pacifique. Ainsi, la faute retombe sur l'opposition.

M. COPP: Quelques-uns des coupables sont dans vos rangs.

M. HOCKEN: Le Nord-Canadien est le chemin de fer le mieux établi du Dominion du Canada; il traverse les meilleures régions, a les pentes les plus douces et le tracé le plus avantageux. Si Mackenzie et Mann avaient été aidés dans leur entreprise, nous aurions économisé toute ou presque toute cette somme de $500,000,000 et nous posséderions une voie ferrée avantageuse.

Il est plaisant d'entendre les députés de l'opposition critiquer Mackenzie et Mann, car il n'y a pas bien des années que, étant au pouvoir, ils leur donnaient des fonds avec une prodigalité vraiment abracadabrante. Ils ont jeté les premiers jalons, personne ne l'ignore, et ils ont amené l'entreprise au point de mettre l'Etat dans l'alternative de continuer à semer l'argent ou de s'emparer du réseau. Il n'y avait pas d'autre chose à faire.

Pourtant, les membres de l'opposition élèvent la voix pour tonner contre Mackenzie et Mann et maudire tout ce qui se rapporte à leur entreprise. On croirait presque qu'ils ne l'ont jamais approuvée. A mes yeux, sir William Mackenzie et sir Donald Mann sont les hommes de chemin de fer les plus merveilleusement doués que le dominion ait jamais eus. Ils ont établi une ligne qui, lorsqu'elle sera convenablement reliée à des tributaires dans l'Est, sera aussi lucrative que le Pacifique-Canadien, et le jour n'est pas loin où les hommes publics, au lieu de maudire sir William Mackenzie et sir Donald Mann, les mettront au rang qui leur appartient dans nos annales comme des hommes qui ont rendu un service signalé au Canada. Ils s'y sont peut-être enrichis—les promoteurs de chemins de fer le font généralement— néanmoins, par leur génie, ils nous ont donné un réseau qui sera un jour un héritage précieux pour nous.

Je suis opposé à ce que l'on continue à verser les deniers publics dans les entreprises privées. Cependant, je constate les

services que ces personnes ont rendus au Canada, je proposerais à mes honorables collègues de la gauche de ne plus dénoncer ces deux hommes qu'ils ont appuyés au début de leur carrière.

J'ai entendu les honorables députés de l'opposition dire qu'ils ne sont pas opposés à la nationalisation, qu'ils ont l'esprit large, et ainsi de suite. Toutefois, dans le comté de Waterloo, nul ne saurait occuper un poste public s'il n'est en faveur de l'exploitation par l'Etat.

M. COPP: Vous-même, qu'en pensez-vous?

M. HOCKEN: Moi, mais je suis le champion de la nationalisation dans la ville de Toronto. Tous vous diront qu'à part le rédacteur du "World" de Toronto, je suis celui qui a le plus travaillé au développement de la nationalisation en Canada. Je lui concède la paternité de cette politique mais je le suis de près. Mon attitude n'a rien d'équivoque. Toutefois, je ne saurais en dire autant des honorables députés de l'opposition. Ils font de leur mieux pour échapper aux responsabilités de leur conduite obscure touchant cette mesure. C'est peut-être de bonne politique; je ne suis pas assez versé dans l'art de la politique pour porter un jugement là-dessus.

M. McKENZIE: A-t-on jamais eu d'élection générale en Canada sur cette question de nationalisation?

M. HOCKEN: Pas d'élection générale mais certaines élections provinciales. En tout cas, voilà la question dont il s'agit aujourd'hui.

M. McKENZIE: Non pas.

M. HOCKEN: La question en jeu est de savoir si nous aurons la nationalisation des chemins de fer en Canada ou si nous rejeterons l'exploitation par l'Etat. Les motifs de ceux qui soulèvent des points techniques et discutent des questions secondaires sont aussi connus des contribuables que des membres de la Chambre. Je n'aime pas qu'un homme souffle le chaud et le froid; les Laodicés me répugnent. Il faut qu'un homme s'affirme dans un sens ou dans l'autre, et qu'il ait le courage de ses convictions. Que mes honorables collègues de la gauche qui sont en faveur de la nationalisation se lèvent et le déclarent franchement.

Il existe, dans le pays, des intérêts puissants opposés à la nationalisation des chemins de fer. Ces intérêts sont groupés en grande partie à Montréal. S'il faut juger de l'attitude des intéressés par le ton de la presse de Montréal, on ne trouverait en cette ville que fort peu d'amis de la nationalisation. J'ignore si cela explique la conduite des honorables membres de la gauche.

Dans la province d'Ontario, à proprement parler de la rivière Ottawa à la rivière Saint-Clair et au nord de la baie James jusqu'aux confins des régions habitées, les habitants sont favorables à l'exploitation par l'Etat et à la nationalisation des chemins de fer.

Nous regrettons que le Nord-Canadien nous ait coûté tant d'argent et que ce chemin de fer n'ait pas atteint la limite que nous espérions. Cependant, nous sommes d'avis qu'il n'y a rien autre chose à faire aujourd'hui que de le mettre à la charge de l'Etat, l'établir sur des bases solides et en faire l'exploitaiton. Le jour n'est pas loin, croyons-nous, où cette voie ferrée nous rapportera des profits.

Nos chemins de fer, si je comprends bien, doivent être à l'abri de toute ingérence politique. La conduite adoptée par le Gouvernement dans ce but est la meilleure. Mon opinion est que les administrateurs que l'on a placés à la tête de cette exploitaiton travailleront dans l'intérêt du pays.

M. McMASTER: Mon honorable collègue connaît-il ces administrateurs en qui il a tant foi?

M. HOCKEN: Je ne les connais pas tous personnellement, mais je connais ceux qui sont aux principaux postes. Ce sont des hommes de chemin de fer experts et j'ai une haute estime de leurs capacités et de leur intégrité.

M. EULER: L'honorable député sait-il si ces personnes sont partisans de la nationalisation?

M. HOCKEN: Ils ont accepté un poste de confiance du public et je suis certain qu'ils s'acquitteront de leurs devoirs avec la même fidélité que l'honorable député observe son mandat.

M. McMASTER: Je ferai remarquer, si on me le permet, que c'est là une réponse à la Laodicé.

M. HOCKEN: Non pas; c'est une réponse sans ambages. Ils feront leur devoir envers le pays aussi fidèlement que lord Shaughnessy s'acquitte du sien à l'égard du Pacifique-Canadien. Le Gouvernement a choisi l'homme de l'emploi pour président de ce chemin de fer. Il en faisait partie au debut, a pris part aux diverses phases de son développement et on connaît tous les détails de l'exploitation. Ses associés

sont tous capables—experts de chemin de fer ou financiers—qui peuvent rendre de bons services au pays. Seulement, il faut les aider.

Cela ne m'étonne pas que la gauche exprime des doutes touchant l'attitude du Canada dans cette affaire de l'exploitation par l'Etat, car je trouve le principal organe libéral de la ville de Québec franchement hostile à la nationalisation des chemins de fer. Je crois avoir le droit de prendre pour acquis que le "Soleil" parle au nom du parti que représentent les honorables députés de la gauche et ce journal se prononce carrément contre l'achat du Grand-Tronc, qui constitue une partie essentielle de tout plan harmonieux et efficace visant à la nationalisation des chemins de fer.

M. PARENT: L'honorable député voudra-t-il me dire de quel journal il cite et qui est responsable de la traduction?

M. HOCKEN: Je cite une traduction parue dans la "Gazette" de Montréal. L'honorable député en est-il satisfait?

M. PARENT: Quelle en est la date?

M. HOCKEN: Malheureusement je n'en ai pas la date; c'est un mardi.

M. PARENT: Vous devriez parler plus clairement.

M. HOCKEN: J'ai découpé cet extrait de la "Gazette"; le voici:

Il paraîtrait incroyable qu'à l'heure actuelle, lorsque le Canada est ployé sous le fardeau d'une dette énorme et trouve difficile de rencontrer ses engagements financiers, et surtout lorsque nous sommes obligés de faire un emprunt additionnel de $350,000,000...

M. PARENT: Ce doit être une mauvaise traduction.

M. le PRESIDENT: A l'ordre.

M. HOCKEN: Je ne suis pas responsable de la traduction. Je la lis au comité telle que je la trouve.

...afin de faire face à nos obligations de guerre, et lorsque nous avons devant les yeux la malheureuse expérience des Etats-Unis dans leur régime des chemins de fer, on ose parler d'acheter le réseau du Grand-Tronc, augmentant par là notre dette publique de plusieurs cents millions de dollars de plus qu'elle est actuellement.

Voilà l'attitude du principal organe libéral de la province de Québec et elle est bien conforme à la position que prennent la plupart des orateurs de la gauche. Autant que je puis en juger, l'achat du Grand-Tronc est indispensable à toute entreprise qui a pour but de rendre profitable ce que nous détenons à l'heure actuelle, et j'espère que le Gouvernement en fera l'acquisition. Le Grand-Tronc dans l'Ontario et le Québec, relié au Nord-Canadien dans les provinces de l'Ouest deviendra un réseau transcontinental supérieur à celui du Pacifique-Canadien. Si le parti que représentent les honorables députés de la gauche avait suivi cette politique au lieu de jeter $550,000,000 dans une autre voie transcontinentale nous ne serions pas dans le dilemme où nous nous trouvons aujourd'hui et peut-être le Grand-Tronc serait-il encore maintenu sous le régime de l'exploitation particulière. Mais cette entreprise comptait parmi ses adhérents des hommes qui croyaient prévoir pour ce projet un avenir tout rose. Nous savons quel triste désappointement ils ont souffert. Il y avait aussi certaines gens qui voyaient là une bonne occasion de se créer une plus grande réputation. De sorte que le projet a été mis à exécution aux frais du pays et nous nous trouvons nécessairement dans notre position actuelle par la force des circonstances. Je me lève dans cette Chambre pour me proclamer en faveur de l'exploitation par l'Etat et de la nationalisation des chemins de fer, et j'espère qu'un jour viendra où le Pacifique-Canadien, comme tous les autres, passera à la possession de l'Etat. Les réseaux que nous possédons aujourd'hui doivent être établis sur une base solide, et ce qui s'impose maintenant c'est l'acquisition du Grand-Tronc et sa fusion avec le réseau des chemins de fer nationaux. Une fois cela accompli, nous pourrons délibérer pour établir jusqu'où nous irons.

M. SINCLAIR (Guysborough): Je dirai à l'honorable député qui vient de reprendre son siège que la question, telle qu'interprétée par quelques-uns d'entre nous, se pose comme un conflit entre le régime de l'exploitation des chemins de fer par l'Etat et celui de l'exploitation par Mackenzie et Mann. Nous, députés de la gauche, favorisons l'étatisme, mais nous voulons un étatisme véritable et franc, libre de toute influence venant de Mackenzie et Mann. L'honorable député et certains de ses collègues semblent favoriser un genre particulier d'exploitation par l'Etat sous les ordres de Mackenzie et Mann, mais, de ce côté de la Chambre, nous sommes absolument opposés à un tel projet. Il y a déjà assez longtemps que luttant avec mon honorable ami le ministre intérimaire de la Justice pour tenter d'obtenir quelque amélioration, nous discutons ce bill, mais le ministre ne nous a fourni aucun renseignement et il a refusé d'accorder son attention à aucune des propositions que nous avons soumises. Ce projet de loi renferme plusieurs articles auxquels nous nous opposons d'une ma-

nière particulière; nous avons proposé un nombre de modifications, mais elles ont été rejetées. Mon honorable ami (M. Meighen) s'est endurci le cœur: il a refusé de nous écouter et voilà la raison d'être de toute cette lutte autour du projet. Si nous recevions les renseignements auxquels, en notre qualité de représentants du peuple, nous avons pleinement droit, et si le ministre consentait à prendre en considération les modifications qui, à notre sens, devraient être acceptées, il n'y aurait, je crois, aucune nécessité d'avoir recours au règlement de clôture, le n° 17B, pour faire passer ce projet en Chambre.

On nous demande de faire renaître de leurs cendres quarante-quatre concessions de chemins de fer, dont plusieurs ont été accordées par l'assemblée législative de Regina, et beaucoup d'autres par celle d'Edmonton. Il n'en a jamais été question à la Chambre et les députés n'en connaissent absolument rien. Nous avons demandé qu'on nous mît sous les yeux le tracé des voies ferrées, une carte indiquant la partie du pays qu'elles sont censées devoir desservir: mais ce fut en vain. Nous avons aussi demandé, demande tout à fait légitime, quelle sera la longueur de ces lignes de chemin de fer. Ils sont nombreux, ceux des membres de la droite, qui ne sont pas plus renseignés que nous sur cette affaire, et cependant ils semblent disposés à accepter le bill sans réserve, en l'absence de l'ombre même d'un renseignement. Si, comme je le prétends, il se trouve des dispositions imparfaites dans le projet de loi, la responsabilité en pèsera entièrement sur le Gouvernement. Un beau jour, on verra éclater quelque gros scandale dans la gestion des chemins de fer, et il y aura vol d'argent et les gens se diront que pareille chose ne serait pas arrivée si l'on avait suivi les conseils exprimés par l'opposition, en 1919.

C'est fort peu loyal de la part du représentant de Toronto (M. Hocken) et de certains autres ministériels de chercher à faire passer les membres de la gauche pour autant de suppôts du Pacifique-Canadien, car, ils le savent, c'est là pure calomnie; au reste, le Pacifique-Canadien a, de tout temps, trouvé une plus grande somme d'appui chez nos adversaires que dans nos rangs. Mais je ne lui en fais pas reproche. Au surplus, il ne s'agit pas de cela en ce moment, mais uniquement d'aviser à l'exploitation des voies ferrées dont l'Etat a déjà fait l'acquisition.

Les membres de la gauche ne prennent ici l'intérêt ni des compagnies de chemin de fer ni d'aucune corporation; ce sont les droits du peuple qu'ils défendent. Le parti libéral, que mon honorable ami me permette de le lui apprendre, fut le premier à mettre la nationalisation en pratique. Tout ce qui a été fait, au Canada, pour placer les chemins de fer sous l'autorité des représentants du peuple, c'est le parti libéral qui l'a accompli. Le Transcontinental national marque l'un des plus grands pas qu'on ait faits en ce pays vers la nationalisation des chemins de fer. A l'égard de cette entreprise, les droits du peuple furent reconnus et consacrés, en dépit de nos adversaires qui, tant par la parole que par leurs votes et tous les moyens à leur disposition, s'employèrent de leur mieux à empêcher que ce chemin de fer fût établi pour le compte de la nation.

L'institution de la commission des chemins de fer est une autre des très importantes réformes qui l'on doit au régime libéral. Autrefois, les chemins de fer avaient le champ libre et imposaient les tarifs qu'il leur plaisait, mais la création de la commission, dont le mérite revient entièrement au parti libéral, vint donner à l'Etat un certain empire sur la gestion des chemins de fer.

Si les ministériels n'ont pas la mémoire trop courte et qu'ils daignent se reporter à l'histoire du pays, ils constateront que le parti libéral fut le premier à s'engager dans la voie de la nationalisation, pendant que le parti conservateur se faisait le champion des compagnies privées.

L'hon. M. MEIGHEN: Le choix de votre chef actuel n'a pas été très heureux.

M. SINCLAIR (Guysborough): C'est un bon chef et ses doctrines, sur cette question, sont bonnes. Quant à nous, nous consentons volontiers à ce qu'on fasse un loyal essai de la nationalisation, mais l'expérience nous a appris qu'il y a lieu d'y aller avec précaution, car le ministre des Chemins de fer ne laisse pas lui-même, j'en suis sûr, de nourrir des craintes. La nationalisation des chemins de fer n'est pas chose nouvelle pour nous; le pays en tâte depuis quarante ans, et c'est sans résultats bien merveilleux. Jusqu'à présent, elle n'a pas été couronnée du succès le plus complet, mais elle pourrait peut-être mieux réussir à l'avenir.

L'Intercolonial n'a pas été administré de façon très satisfaisante; au lieu de stimuler le développement de l'Est canadien, il y a, pendant les quarante dernières années, fait obstacle à la marche du progrès. Pendant quinze ans, l'ancien gouvernement conservateur—qui avait pour chef un hom-

me d'Etat illustre, sir John A. Macdonald—se montra assez peu soucieux du progrès pour établir le terminus de l'Intercolonial au milieu d'un champ en face de Québec. C'est là que ce chemin de fer laissait voyageurs et marchandises et qu'un autre devait venir les prendre. Heureusement, les choses changèrent en 1896: un nouveau gouvernement fut appelé aux affaires et un homme progressif prit en main la direction du ministère des Chemins de fer. Grâce à l'acquisition du chemin de fer du comté de Drummond, l'Intercolonial fut prolongé jusqu'à Montréal et les Provinces maritimes se trouvèrent reliées à la métropole canadienne, chose qui n'était pas de mince importance. En outre, on nous donna des trains plus satisfaisants, le service des marchandises se fit plus rapide; bref, on fit beaucoup pour rendre l'idée de la nationalisation acceptable aux populations des Provinces maritimes.

La question des lignes secondaires s'agitait depuis longtemps dans le pays; depuis vingt-cinq ans, les habitants des Provinces maritimes suppliaient le Gouvernement d'en établir quelques-unes dans l'intérêt de cette partie du pays.

On n'a rien tenté pour satisfaire à cette demande. On avait besoin de ces embranchements et, au point de vue commercial, il eût été sage d'exécuter ce qu'on avait demandé; mais le Gouvernement ne voulut construire aucune voie subsidiaire de crainte que l'on en exigeât ensuite la construction de vingt ou trente autres, ce qui lui eut créé des embarras. Il s'ensuivit que l'on obtint du Gouvernement aucune ligne subsidiaire pour les provinces maritimes. Les seules lignes qui s'y trouvent furent construites par l'industrie privée. Cela est dû au manque d'esprit entreprenant de la part du Gouvernement. On fera mieux, je l'espère, à l'avenir. C'est, je pense, le devoir des députés, des deux côtés de la Chambre, de rendre ce projet de loi le plus parfait possible, de s'en tenir à la nationalisation et d'essayer d'en faire un succès. Mais comme je l'ai déjà dit, il y a des difficultés à affronter. En cette ville, l'Imprimerie nationale est un exemple de propriété d'Etat. Fut-ce un succès? Non; cette entreprise fut si mal administrée que le Gouvernement dut nommer une commission royale pour y faire enquête. Cette commission fit rapport: elle nous apprit que l'Imprimerie était pénétrée de péculat, d'incompétence et d'inefficacité. Elle nous apprit que cet établissement employait à titre de correcteurs d'épreuves des individus qui ne savaient pas lire les épreuves et ne méritaient pas l'argent qu'on leur payait. Cela démontre à quoi pourrait aboutir la nationalisation entre les mains d'un Gouvernement impuissant. Prenons aussi l'exemple de la construction maritime du Gouvernement. Nous nous sommes lancés dans la construction des navires à la cueillette. On bâtit un navire, le " Voyageur, " qui fut lancé dans les chantiers Vickers, à Montréal, en novembre dernier, au milieu d'une grande fête. On fit des discours et. . .

L'hon. M. MEIGHEN: L'honorable député a fait une assertion qui n'est pas tout à fait exacte. La commission qui fit enquête sur l'Imprimerie nationale n'a pas du tout rapporté de péculat dans l'établissement.

M. SINCLAIR (Guysborough): Peut-être me suis-je trompé quant à cela, mas l'incompétence a été clairement démontrée. On a prouvé que l'établissement constituait une mauvaise affaire, bien qu'il eût été sous la direction immédiate du Gouvernement. Quand un individu accepte une rémunération pour un travail qu'il ne peut pas faire cela se rapproche beaucoup de l'escroquerie. Mais je parlais de la politique ministérielle de la construction des navires. Le navire auquel je faisais allusion. . .

L'hon. M. BURRELL: Mon honorable ami ne voudrait pas, j'en suis sûr, mettre la Chambre sous une fausse impression. Le rapport de la commission dont il a parlé a déclaré que l'état de chose dont il se plaint régnait depuis le début même de l'Imprimerie et qu'il avait persisté, sous les divers régimes qui se succédèrent depuis lors.

M. SINCLAIR (Guysborough): Je n'ai pas dit que l'Imprimerie était mal conduite sous l'administration du gouvernement antérieur; je n'en sais rien, mais elle ne fait certainement pas l'affaire à l'heure actuelle; et ce Gouvernement est resté au pouvoir assez longtemps pour pouvoir y remédier. Si c'est mon honorable ami (M. Burrell) qui administre l'Imprimerie, il en retire peu d'honneur. S'il avait le courage de nommer à l'Imprimerie un contremaître compétent, muni du pouvoir de renvoyer tous les employés inaptes, et le rendre responsable de l'exécution des travaux, le ministre n'éprouverait plus aucune difficulté: mais il n'est pas assez courageux pour faire cela.

L'hon. M. BURRELL: Mon honorable ami ne désire pas, je pense, me causer injustement du tort. Il me permettra donc de l'interrompre pour observer ceci: je puis dire que, en réalité, dans les deux premiers mois où l'Imprimerie a été sous ma direction, j'ai accompli ce qu'on n'avait jamais fait, en remettant tout entre les mains de

la commission du service civil, laquelle, en vertu de la loi qui lui permet d'effectuer un remaniement, nomma la commisson en question. Car on pensait alors que le moment était venu de réorganiser l'Imprimerie. C'est ce que l'on fait actuellement.

M. SINCLAIR (Guysborough): Je suis très heureux d'apprendre que mon honorable ami s'est réveillé et qu'il va faire quelque chose. J'espère qu'il réussira. Néanmoins, il aurait eu plus de chances de succès s'il avait placé l'Imprimerie sous les ordres d'un contremaître compétent. Je parlais donc de la nationalisation des navires. J'avais souligné l'importance d'avoir une administration sage et compétente dans le cas où l'on suivrait la politique de nationalisation. Le navire auquel je fis allusion fut lancé; on fit à cette occasion des discours qui nous apprirent que c'était là un navire précurseur qui devait être le signal d'un grand développement du commerce canadien. Un propriétaire ordinaire aurait conduit le navire en bas du Saint-Laurent avant la venue de l'hiver et la formation des glaces. Mais que fit le Gouvernement? Il le conduisit au port de Québec pour y faire escale depuis le jour du lancement, en novembre, jusque vers le milieu de janvier. On le fournit de vivres et de marchandises à Québec. Et il resta là jusqu'à ce que la glace fut prise. On le dépêcha alors en bas du fleuve, mais il ne put dépasser la Pointe-au-Père, où il fut arrêté par la glace.

Le Gouvernement a dépêché le Montcalm pour le délivrer, mais le Montcalm fut aussi pris dans les glaces. Alors on envoya le Canada pour venir en aide aux deux navires, et lorsqu'il arrive à environ 15 milles d'eux, il eut le même sort que les autres, on demanda ensuite que le traversier de l'île du Prince-Edouard fut envoyé pour libérer les trois vaisseaux pris dans les glaces; mais le ministère des Chemins de fer refusa très prudemment d'accéder à la demande. Une tempête survint, brisa la glace et libéra les bateaux. Finalement le Voyageur arriva à Halifax, mais endommagé et dut aller en cale sèche pour y être réparé. L'autre jour, quand nous avons demandé ce que ce navire faisait et où il était situé, on nous a dit qu'il était occupé à transporter du sucre à New-York, à un taux réduit, pour permettre aux raffineurs de là-bas de faire concurrence avec ceux de Nouvelle-Ecosse, de Montréal et autres villes du Canada. Le Gouvernement nous a aussi informés qu'il avait acheté un autre steamer, portant le nom de McKee. Nous étions très désireux de savoir si le McKee servait à développer le commerce canadien, et nous avons posé des questions. Que nous a-t-on répondu? On nous a dit que le McKee avait été envoyé pour transporter du charbon de New-York à la côte occidentale de l'Amérique du sud au Chili, pour le compte d'une maison de commerce américaine et, qu'à son retour, il apporterait des engrais a New-York; car ce navire avait été affrêté au mois. Voilà la façon dont le Gouvernement développe le commerce canadien. Nous dépensons cette année cinquante millions dans la construction de navires, soi disant dans le but de développer le commerce canadien, et voilà comment le Gouvernement a commencé. Cela montre que la nationalisation pratiquée par un mauvais gouvernement nuit bien plus qu'il ne profite au commerce d'un pays.

On propose de fusionner dans un seul réseau quatre grandes lignes de chemin de fer; l'Intercolonial, le Grand-Tronc-Pacifique et le Nord-Canadien, ce qui entraîne une dépense d'argent énorme. Comment le Gouvernement entend-il diriger ce grand réseau? Il le remet entre les mains d'un seul homme, M. Hanna, qui a fait échouer complètement le réseau du Nord-Canadien. Ses associés et lui ont réussi à retirer une grosse somme d'argent du public par l'intermédiaire du Gouvernement actuel, mais après tout ils ont fini par perdre l'entreprise. Le Gouvernement semble faire le raisonnement suivant. Puisque cet homme n'a pas su diriger un chemin de fer, nous allons lui confier, ainsi qu'à ses associés, quatre lignes qui forment entre elles un des plus grands réseaux du monde entier, et mettre le tout sous leur contrôle.

L'avis que donnait le leader de l'opposition est absolument juste: Enlevons les débris du passé, rebaptisons le réseau et changeons les directeurs. N'est-ce pas la une proposition raisonnable après l'expérience que nous avons des gens de Mackenzie et Mann depuis vingt ans. Pourquoi le Gouvernement rejette-t-il cet avis? Est-il possible que mon honorable ami le chef du Gouvernement ait encore des doutes quant à la réussite de la nationalisation. S'attend-il à ce que nos gens soient tellement dégoûtés au bout de quelques années de ce genre de direction, que les deux mêmes personnages reprendront la propriété? Est-ce là son projet? Il y a quelques années, il n'était pas en faveur de la nationalisation. C'est, je crois, une des résentes conversions de mon honorable

ami de York-Sud. Il est allé le voir le soir, comme Nicodème, et mon honorable ami (M. Maclean) l'a converti à une sorte de nationalisation, mais il semble aussi rebelle à ressusciter que Nicodème l'était et je ne crois pas qu'il approuve de bon cœur cette proposition. On rapporte qu'il disait à ses amis à Toronto, il y a quelques années, que les gouvernements qui prenaient aux particuliers ce qui leur appartenait, adoptaient les méthodes de ce vieux tyran juif, le roi Achab, qui a exproprié la vigne de Naboth. Je ne sais s'il a changé d'avis ou non depuis qu'il s'est réuni à ses nouveaux amis et qu'il s'est installé dans les meubles de Jézabel. Peut-être a-t-il toujours la même opinion, mais je ne voudrais pas me prononcer là-dessus. Toutefois, cela paraît suspect de voir le Gouvernement insister pour que les anciens directeurs du Nord-Canadien aient tant de contrôle sur le nouveau réseau que nous proposons maintenant de former.

Que ferait une compagnie privée si elle achetait un commerce en faillite? Garderait-elle les anciens directeurs? Prenez les deux banques ontariennes qui sont en faillite actuellement, au grand désespoir de leurs actionnaires. Les liquidateurs vont-ils en laisser le contrôle entre les mains de ceux qui ont mené les banques à leur ruine? Je dis qu'ils ne feront rien de la sorte.

M. le PRESIDENT: A l'ordre. Je dois faire remarquer à mon honorable ami que les vingt minutes ont expiré. Il pourra continuer sur un autre article.

M. TURGEON: Monsieur le président, on a dit que le débat avait roulé sur la question de la nationalisation des chemins de fer. Si les partisans de la nationalisation pouvaient se compter dans cette Chambre, on en trouverait bon nombre de ce côté (la gauche). Il y a dix-neuf ans, lorsque nous préconisions le prolongement de l'Intercolonial, en vue de donner plus d'extension au principe de l'exploitation par l'Etat, nous fûmes alors en butte aux attaques de l'opposition, composée surtout de députés de l'Ontario, qui tous étaient hostiles à la nationalisation des chemins de fer, sauf mon honorable ami d'York-Sud (M. Maclean), qui semble, depuis, avoir fait quelques convertis dans sa province. Depuis vingt ans que je siège ici, j'ai demandé que le gouvernement canadien, au lieu de subventionner des compagnies concessionnaires pour la construction de chemins de fer, construisît lui-même ces travaux au bénéfice du peuple. Aux promoteurs de chemins de fer, nous avons voté des crédits d'un chiffre exagéré, accordé d'énormes subventions en terres domaniales; or, si nous avions gardé cet argent en caisse et conservé ces terres, nous aurions pu construire ces réseaux, et aujourd'hui, le Canada serait en meilleure posture qu'il ne l'est, après avoir passé par le régime de l'exploitation des chemins de fer par des compagnies concessionnaires.

La province du Nouveau-Brunswick a accordé un quart de ses terres publiques et de son domaine forestier à une compagnie provinciale pour la construction d'un chemin de fer traversant la partie sud de la province, et cette concession a toujours mis obstacle à la prospérité et au progrès de la province. Nous avons accordé des millions d'acres de terre à la compagnie du Pacifique-Canadien pour l'établissement de son réseau si prospère; mais je ferai observer à cette Chambre que si le Gouvernement avait maintenant, en caisse les millions de dollars que cette compagnie a réalisés depuis vingt-cinq ou trente ans, nous pourrions construire le Pacifique-Canadien et en faire une entreprise aussi prospère, pourvu que notre administration de cette voie ferrées fût aussi économique que celle dont a joui cette compagnie jusqu'à aujourd'hui. Si le ministre de l'Intérieur possédait encore les terres domaniales que détient encore la compagnie du Pacifique-Canadien, il pourrait assurer l'établissement de tous nos soldats canadiens et les mettre à même de réaliser l'objet de leurs vœux.

J'ai été frappé de stupéfaction en entendant, vendredi, quelques ministériels formuler des observations dérogatoires à l'honneur des députés de la gauche et prétendre que nous sommes hostiles à la nationalisation des chemins de fer, encore que les ministériels aient été hostiles à ce régime jusqu'à ces derniers temps; leur conversion, disent-ils, tient aux nécessités du moment. L'honorable député de Springfield—dont je regrette l'absence en ce moment—nous a dit qu'il avait été partisan de la nationalisation des chemins de fer, et que si nos chemins de fer se trouvaient acculés à pareille impasse, cela tenait à la mauvaise administration du parti libéral, et que, figurativement parlant, on avait pour ainsi dire abandonné et déposé ces nouveaux-nés sur le seuil du Gouvernement, et que force avait bien été à l'Etat d'en prendre soin. Cependant, en 1912, un an après le changement de gouvernement, l'honorable député travaillait à Winnipeg à faire passer le pays sous le régime libéral. J'ai été étonné du langage employé

par le premier ministre suppléant, vendredi soir, lorsqu'il a voulu étayer une cause dont il sentait évidemment toute la faiblesse. L'honorable député de Springfield avait fâit allusion à ces nouveaux-nés abandonnés dans toute leur nudité sur le seuil de la porte du Gouvernement. Le premier ministre intérimaire qui, d'ordinaire, se sert d'un langage châtié et convenable, s'est oublié au point de dire que c'étaient de sales bébés. Evidemment, il avait oublié que, jusqu'en 1911, de concert avec le chef de l'opposition du jour et les membres du parti conservateur, il pensait que ces enfants étaient pleins de santé et en voie de devenir robustes et vigoureux. La meilleure preuve de la prospérité du pays, à cette époque, et par conséquent des chemins de fer, c'est l'attitude prise par mon honorable ami et par le chef de l'opposition du jour, lorsque le leader libéral et le parti libéral proposèrent une mesure de réciprocité avec les Etats-Unis, en vue de donner un plus vif essor à la liberté commerciale au Canada. "Non,"—s'écrièrent-ils—"n'y touchez pas; le mieux est l'ennemi du bien." Alors, mon honorable ami vit ces enfants revêtus du manteau de la prospérité; aujourd'hui, il dit que c'étaient de sales et répugnants bébés. Si les honorables députés parlent ainsi, c'est que cela sert leurs intérêts. Le gouvernement qui succéda à celui de sir Wilfrid Laurier en 1911, au cours de deux ou trois ans, fit déchoir le pays de la prospérité dont il jouissait depuis quinze ans, pour le plonger dans l'état d'incertitude et de rétrogradation où il s'était débattu jusqu'en 1896.

Mais s'écrient les honorables députés, l'administration de l'Intercolonial a abouti aux déficits.

Mais on doit se souvenir que dans un pays comme le Canada, avec ses milliers de milles de territoire, d'un océan à l'autre, et depuis les Etats-Unis à l'océan Arctique, il était nécessaire d'avoir de grandes lignes de chemins de fer et qu'on ne pouvait pas s'attendre à ce qu'elles donnent des bénéfices dès le début. Nous ne pouvions pas non plus nous attendre à ce que cette nouvelle compagnie mît immédiatement les chemins de fer du Canada dans une situation qui leur permît de rapporter des intérêts. L'exploitation de l'Intercolonial a été utile, non seulement aux Provinces maritimes, mais aussi aux provinces de l'Ouest. Pendant les premières années, il n'a pas été d'une grande utilité pour la Nouvelle-Ecosse et le Nouveau-Brunswick. Il transportait à des tarifs inférieurs les produits des manufactures de l'Ontario et de l'Ouest et se chargeait du trafic qui aurait pris autrement la voie de New-York et de Boston. Ainsi, l'Intercolonial a contribué à la prospérité du Canada tout entier. Nous ne nous attendons pas à ce que cette nouvelle compagnie ait des surplus immédiats, mais c'est le noyau de la nationalisation des chemins de fer et nous, les membres de la gauche, nous désirons qu'elle soit placée sous le contrôle du peuple par l'intermédiaire du Parlement du Canada. L'honorable député de Kamouraska (M. Lapointe) a proposé un amendement au bill qui aurait rendu l'exploitation de ces chemins de fer nationaux plus démocratique à cette époque de démocratie. Mais au lieu d'essayer d'introduire plus de démocratie dans l'administration de nos chemins de fer, les honorables députés de la droite désirent établir une administration autocratique cachée sous des apparences démocratiques en mettant cette compagnie hors de la portée du public.

On a proposé un autre amendement stipulant qu'un ou deux représentants de la classe ouvrière fassent partie du conseil de direction de la nouvelle compagnie. Mais nos honorables adversaires qui professent un grand dévouement pour la cause publique dans la nationalisation des ressources du pays n'ont pas cru devoir accepter cet amendement. Ne pouvons-nous pas trouver dans les rangs des ouvriers des hommes d'une compétence et d'une habileté suffisantes pour donner le bénéfice de leur expérience aux autres membres du conseil de direction de cette compagnie? Si l'on avait fait cela, le peuple aurait eu plus de confiance dans la nouvelle direction.

Quelques-uns de nos collègues prétendent que nous sommes opposés au développement de l'Ouest. J'ai toujours dit, et je le répète aujourd'hui, qu'aucun député dans cette Chambre, aucun homme au Canada n'est plus dévoué au développement de l'ouest du Canada que le modeste représentant de Gloucester. Mon cœur et mon âme sont dans l'ouest du Canada. Je suis membre de ce Parlement, mais je suis aussi citoyen du Canada. Nous ne sommes pas ici pour faire de la politique régionale, nous sommes ici pour travailler à l'avantage du Canada tout entier, et quand nous sommes en faveur de l'exploitation des richesses d'une région du pays c'est en pensant au bénéfice général du Canada. Il y a dans ce bill une liste de quarante-quatre chartes que l'on doit renouveler, et quand nous demandons des renseignements, on nous dit que nous sommes contre le progrès dans l'Ouest.

que nous ne sommes pas optimistes quand il s'agit de l'Ouest. Personne au Canada n'est un optimiste, plus convaincu que moi au sujet des ressources immenses et de l'avenir du Canada. Quelques années avant la guerre, les choses en étaient arrivées à un tel point que les chemins de fer, dont le ministre parle aujourd'hui avec tant d'admiration, avaient pratiquement cessé d'être exploités et que leurs wagons de marchandises étaient entreposés dans les stations divisionnaires du Manitoba, de la Saskatchewan, et de l'Alberta. En 1914, la situation était devenue si désastreuse que le Gouvernement, constatant qu'il dégringolait si rapidement, s'était préparé à risquer l'aventure et à faire appel au pays plutôt que d'attendre un an de plus, lorsque la guerre qui éclata sauva, au point de vue économique, le Canada pour le Gouvernement. Au moment où la liste des chartes fut soumise au comité, l'honorable député d'Edmonton-Est (M. H. A. Mackie) déclara que l'annexe comprenait une charte pour un chemin de fer dans sa circonscription dont le renouvellement pourrait peut-être causer la ruine de cette partie de l'Alberta. Il voulait présenter un amendement, mais il n'a pas pu le faire, on lui a dit simplement que plus tard, quand le budget serait discuté, il pourrait voter contre le crédit. Mais s'il votait contre le crédit, son comté serait privé d'une ligne de chemin de fer. S'il voulait changer le tracé du chemin de fer, il devrait proposer une nouvelle charte, et en conséquence, il y aurait duplication des lignes. En parlant de duplication, la duplication qui a mené Mackenzie et Mann à la ruine, est une duplication faite par ce Gouvernement, d'Edmonton à la côte du Pacifique, une duplication de plus de 700 milles de chemins de fer dans la partie du Canada la plus difficile et la plus coûteuse pour la construction d'un chemin de fer. Cette duplication a été entreprise immédiatement après que le Gouvernement libéral eût refusé, en 1911, d'accorder à Mackenzie et Mann le droit de doubler le Grand-Tronc-Pacifique, du même endroit à la côte du Pacifique, une duplication qui aurait détourné le trafic du Grand-Tronc-Pacifique en faveur du Nord-Canadien, trafic qui, d'après l'estimation de notre regretté chef, ne devait pas être suffisant d'ici à plusieurs années pour les deux lignes. Si cette duplication n'avait pas eu lieu, le Grand-Tronc-Pacifique, le Nord-Canadien et le pays se trouveraient dans une meilleure situation aujourd'hui, et le Grand-Tronc-Pacifique n'aurait pas dû à passer aux mains d'un séquestre.

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

Reprise de la séance.

L'article 2 est adopté.

Sur l'article 3 (capital social).

M. PEDLOW: Je désire donner lecture de cet article:

> Le Gouverneur en conseil peut déclarer que la compagnie doit avoir un capital social, avec ou sans actions, jusqu'à concurrence du montant qui peut, de temps à autre, être jugé à propos. Tout pareil capital social doit, à moins qu'il n'en soit autrement ordonné par le Gouverneur en conseil, être attribué au ministère des Finances au nom de Sa Majesté.

Cet article est étroitement lié à d'autres dispositions du projet de loi qui ont déjà été adoptées. Pour ne citer que quelques exemples, avec l'article 12 qui accorde le pouvoir de transmettre à la compagnie le capital social ou un intérêt prépondérant de l'Etat dans n'importe quelle autre compagnie de chemin de fer; avec l'article 23, qui confère à la compagnie le pouvoir de construire et d'exploiter des voies ferrées; avec l'article 26, concernant l'émission de valeurs et avec l'article 29 conférant à la compagnie le pouvoir d'acquérir des valeurs d'autres compagnies. Certes! le Gouvernement cherche à faire conférer des pouvoirs très étendus au Gouverneur en conseil qui peut de son côté déléguer une autorité illimitée au conseil de direction de la compagnie par arrêté du conseil. J'ai déjà appelé l'attention du Gouvernement sur ce sujet lorsque la résolution sur laquelle le bill est basé était en discussion.

Pour moi, il n'est pas raisonnable que le Gouvernement veuille faire conférer au Gouverneur en conseil le pouvoir de déclarer que la compagnie aura un capital social. C'est le pays qui acquittera tous les frais et il est pour ainsi dire ridicule d'exiger un pareil pouvoir. En second lieu, si cette autorité est conférée au Gouverneur en conseil, le bill ne renferme aucune disposition fixant le chiffre du capital social qu'il pourra transmettre à la compagnie. Je suis d'avis que le bill devrait renfermer une disposition limitant le chiffre du capital.

A l'heure qu'il est, les articles suivants confèrent au Gouverneur en conseil le pouvoir de transmettre ce capital du ministre des Finances, qui le détient au nom de l'Etat, à la compagnie sans fixer le chiffre du dit capital et cette dernière peut en faire ce que bon lui semblera de même que des deniers qu'elle pourra prélever par la

vente, le transfert ou la mise en gage de ces valeurs.

La compagnie obtient avec l'approbation du Gouverneur en conseil le pouvoir de construire et d'exploiter des lignes de chemin de fer, et cetera. L'article 26 confère à la compagnie des pouvoirs pour ainsi dire illimités concernant l'émission des valeurs. Donc pour toutes ces raisons, je ne vois pas du tout la nécessité d'insérer l'article en discussion. D'ailleurs, si l'on décide de lui accorder un capital social, je suis d'avis que l'article devrait spécifier le chiffre dudit capital. Le capital du Nord-Canadien était fixé, nous le savons tous, à 100 millions, dont 60 p. 100 étaient attribués à Mackenzie et Mann et 40 p. 100 à l'Etat. C'est là de l'histoire moderne et, nous le savons tous, la conséquence de cette convention c'est que le Trésor a été obligé de verser 10,800,000 piastres pour obtenir la possession du capital de la compagnie, en dépit du fait qu'il a été établi à la suite d'une enquête approfondie que le titre de la compagnie ne valait rien et que les actionnaires l'avaient acquis sans débourser un seul sou.

Il serait désirable, à mon avis, que nous insérions les noms des directeurs dans l'un des articles du présent projet de loi. Nous ne savons pas à l'heure qu'il est à qui le Gouvernement confiera l'administration des affaires de cette puissante compagnie; il ne serait donc que juste que nous soyons renseigné sur ce point-là. Cette question à été longuement discutée dans les journaux au cours de l'automne 1918.

Le "Globe" de Toronto, a publié les déclarations du prédécesseur immédiat du ministre des Chemins de fer (M. Cochrane) affirmant que, s'il n'avait pas ses franches coudées et ne réussissait pas à obtenir la nomination, il arracherait le mal jusque dans les racines, ce qui signifiait évidemment que la situation était grosse de difficultés pour le Gouvernement unioniste, s'il refusait de remplir les engagements pris au cours de l'élection de 1917.

Je répéterai ce que j'ai dit vendredi soir concernant les allusions que le premier ministre intérimaire et certains députés de la droite ont lancées à l'adresse des membres de l'opposition, allusions que l'on a encore répétées cet après-midi. Je désire que mes honorables amis de la droite comprennent parfaitement qu'ils n'ont pas du tout le droit d'affirmer que les députés de la gauche s'opposent de quelque façon que ce soit à la nationalisation des services publics.

[M. Pedlow.]

M. MICHAUD: Je déteste d'avoir à prendre la parole à cette heure sous le régime du règlement de clôture. Cela me rappelle trop l'histoire moderne de certains pays d'outre-mer où le peuple est bâillonné et incapable de faire entendre sa voix en toute liberté. Monsieur le Président, nous avons consacré à peine quelques heures à l'examen de ce bill; or, à mon humble avis, chaque minute de ce temps a été utilement employée, car il s'agit d'une entreprise gigantesque dont on veut charger les épaules du peuple canadien. Dans le passé, nous avons dépensé trop d'argent pour la construction des voies ferrées, et pas assez pour outiller nos ports, encourager le développement de notre marine marchande, de nos forêts et de nos pêcheries. Si la Chambre veut bien me le permettre, je citerai un compte rendu d'un journal ontarien, édition du 26 courant, concernant les déclarations faites par le ministre des Travaux publics (M. Carvell) à une députation qui est venue le voir relativement à la question de l'outillage de nos ports.

Ottawa, le 26 avril.

Le Canada a donné beaucoup trop d'attention aux chemins de fer, a dit hier l'hon. F. B. Carvell, ministre des Travaux publics, et pas assez au transport par eau, et il en est résulté un affreux gâchis. Il répondait à une délégation de la région de London qui lui demandait d'améliorer le port de Port-Stanley, et il a dit au cours de ses remarques: "Je ne connais rien de plus légitime que la dépense de fonds publics employés à l'amélioration des moyens de transport, et je dois dire que, jusqu'à présent, les moyens de transport par eau ont été négligés outre mesure. Nous avons entrepris de construire des chemins de fer, et nous en avons construits en trop grand nombre. Je ne dis pas qui est à blâmer, car c'est peut-être tout le pays. Il en est résulté un affreux gâchis et le Gouvernement est contraint de prendre les lignes à sa charge.

Je crois que nous avons assez de chemins de fer et qu'il serait bon d'aviser au développement des autres moyens de transport. Nous devons exporter nos produits et, pour qu'ils parviennent à l'étranger, il faut que nous ayons de bons moyens de transport par eau. Nous avons une dette de deux milliards peut-être, ce qui fait 250 piastres par tête, et il y a 14,000 milles de voies ferrées qui appartiennent au Dominion, ce qui fait un mille par 30 habitants. Le moment n'est-il pas venu, après cela, de considérer avec soin toute mesure entraînant la dépense de sommes considérables pour de nouveaux chemins de fer? J'ai été un temps en faveur d'une nationalisation des voies ferrées, mais l'expérience que j'ai faite des services rendus par des lignes de l'Etat m'oblige à modifier mon opinion à ce sujet. Me trouvant dans un train de

l'Etat certain hiver, j'ai été retenu une couple d'heures dans un endroit peu commode et le cantonnier chef à qui je demandais la cause de ce retard me répondit que c'était dû aux citernes, qui étaient gelées. On a dû faire un trou dans la rivière et puiser l'eau qu'il fallait pour la locomotive. Je lui demandai pourquoi les citernes n'avaient pas été réparées, et il me répondit que le Gouvernement ne leur avait jamais donné satisfaction. Voilà un exemple des résultats de la propriété publique. En voici un autre: je me trouvais il y a quelque temps dans les cours du chemin de fer de la ville que j'habite et il y avait là un train formé d'environ quarante-cinq ou cinquante voitures, avec une seule locomotive qui, depuis neuf heures du matin jusqu'à trois ou quatre heures de l'après-midi, avait fait effort pour les mettre en mouvement. J'ai demandé à quelqu'un de la compagnie la raison pour laquelle il n'y avait qu'une locomotive et voici la réponse remarquable qu'il me fit: "Nous ne pouvons obtenir des ordres de la direction".

L'hon. M. REID: A quelle date cela est-il arrivé? Pouvez-vous me donner quelque renseignement à cet égard?

M. MICHAUD: Je dois dire à l'honorable ministre que cette affaire lui a été signalée et que, dans une certaine mesure, il y a porté remède; mais j'ajouterai que, sur l'Intercolonial aujourd'hui, il est absolument impossible d'obtenir un bon service avec le Gouvernement pour maître. Par suite de l'insuffisance du service, il faut aujourd'hui trois jours pour recevoir la réponse à une lettre mise à la poste à 6 milles de là. Je lisais ce matin dans le "Graphic" de Campbellton du 24 avril un article intitulé: "Nécessité d'un meilleur service". L'article s'exprime comme il suit:

> Le service de la poste se fait d'une façon abominable tout le long de cette partie du chemin de fer national canadien appelée division de l'Intercolonial, laquelle dessert les habitants de Campbelton à Saint-Léonard. Un tel service ne se peut tolérer davantage. Le chemin de fer fonctionne si pauvrement que la poste subit de longs retards et ceux de certaines localités qui veulent atteindre rapidement Campbellton envoient leurs lettres par d'autres routes. Le service des trains est non moins insuffisant et, avec le changement d'heures, il faudrait inaugurer un service rapide de tous les jours.
>
> Pourquoi ne pas rétablir l'état de choses qui existait sous le régime de la propriété privée, lequel nous donnait un train express faisant le voyage dans les deux sens le même jour. C'est une route où il conviendrait sûrement de faire circuler chaque jour un train rapide.

Avant de me déclarer en faveur de la nationalisation des chemins de fer, il faudra m'expliquer bien des choses. Il se peut que j'aie tort, mais jusqu'ici je n'ai eu que des déceptions à l'endroit des services que rendent les chemins de fer sous le régime de la propriété publique. Je désire donner lecture à la Chambre de quelques-unes des remarques que faisait vendredi le premier ministre intérimaire à l'égard de cette question:

> On m'a souvent agoni d'injures dans cette Chambre à cause de ma politique de chemin de fer....

Les injures dont parle le ministre sont tout simplement d'avoir osé débattre pendant quelques heures l'article 20 du présent bill, susceptible de donner lieu à la dépense de millions de dollars. Quarante-quatre compagnies défuntes vont être rappelées à l'existence et il y avait du vague dans ce que l'on disait de la somme à dépenser pour les chemins de fer et nous cherchions, assez naturellement, à nous renseigner. On ne l'a pas voulu. Le premier ministre intérimaire ne nous accuse pas moins de l'avoir agoni d'injures. Mais continuons de lire ce passage:

> ....et souvent je me suis demandé ce que j'avais bien pu faire pour que l'on m'injurie de cette façon? J'ai trouvé au seuil du ministère des Finances une couple d'avortons à moitié morts de faim, de faibles créatures pleurnichant, mal vêtues, sales. Nous les avons ici soir, et ces mêmes avortons font assez bonne figure.

Que ces enfants malpropres fassent honneur à leurs parents tant que l'on voudra, j'aimerais savoir qui les a allaités et nourris, quelle sorte de nourriture on leur a donnée, si c'est le lait condensé de Borden. Si, par hasard, la députation ne saisit pas le point auquel je fais allusion, j'ajouterai qu'à mes yeux, c'est le Gouvernement qui est responsable de ces enfants malpropres.

Il n'est pas hors de propos de répéter que nous ne sommes pas en état de dépenser, pour fins de chemin de fer, beaucoup plus d'argent que nous n'en avons déjà dépensé, et que le peuple est incapable de subir de plus lourds impôts. Nous apprenons aussi, par la voix des journaux, qu'il se déclare des grèves partout dans le pays. Pourquoi? Parce que la vie coûte cher. Je blâme le Gouvernement de n'avoir pas pris les moyens nécessaires de réduire le prix élevé de la vie depuis que la guerre est terminée. Il faut que nos chemins de fer soient bien administrés et je regrette d'avoir à dire que, sous ce rapport, le Gouvernement n'a pas fait ce qu'il fallait pour assurer le succès de cette administration.

M. NICHOLSON (Algoma): Cet après-midi, au début de la discussion de ce bill, nous

avons entendu de la part de l'honorable député de Wright (M. Devlin) un très éloquent réquisitoire contre le Gouvernement. Parce que nous nous sommes efforcés de hâter l'adoption de la mesure au moyen de l'application de la règle relative à la clôture du débat, nous avons provoqué, de la part de l'honorable député, de ces remarques dont il a le secret, par rapport à ce qu'il a appelé l'application du bâillon et l'impossibilité, pour la députation, de discuter le bill au point de vue de sa valeur intrinsèque. Pour démontrer sa sincérité à cet égard il a pris environ dix-sept minutes et demie à parler de tout ce qui existe sous le soleil, à l'exception des chemins de fer nationaux, et environ quinze secondes à parler d'un point se rapportant tant soit peu à l'article maintenant à l'étude. Plusieurs membres de la gauche ont adressé la parole après lui. Je les ai tous suivis attentivement et je n'ai entendu faire qu'une seule allusion à l'article 2 ainsi qu'à une certaine autre partie du bill, à part celle que le député de Waterloo-Nord (M. Euler) s'est permise.

Après avoir cherché à découvrir pourquoi la gauche éludait ainsi la question, je suis arrivé à la conclusion qu'elle se sentait nécessairement obligée de tenter des efforts pour se tirer de la situation difficile où elle s'était placée, et que tout ce qu'elle pouvait faire à cette fin, c'était de jeter de la poudre aux yeux du public en lançant le mot "bâillon", à propos de projet, auquel il lui est impossible d'offrir d'en substituer un meilleur, comme il lui est impossible de suggérer aucun moyen de résoudre les problèmes auxquels nous avons à faire face.

Dans ce bill, nous nous efforçons sincèrement de tirer le pays de l'état de confusion où l'ont plongé autrefois, par leur incompétence et leurs malheureuses extravagances, —pour ne pas dire plus—les hommes dont les membres actuels de la gauche sont les légataires officiels. Il m'est impossible de concevoir que ces honorables députés puissent trouver à redire, comme ils l'ont fait et le font encore, aux actes de ce Gouvernement, non seulement par rapport aux chemins de fer nationaux et au Nord-Canadien, mais par rapport à ceux qui ont construit et administré ce dernier réseau et dont quelques-uns sont aujourd'hui à l'emploi du Gouvernement, pour l'administration des chemins de fer nationaux. L'honorable député (M. Devlin) a parlé des impôts qui doivent résulter de ce qu'on a institué un conseil de directeurs pour l'administration des chemins de fer nationaux et pris possession de chemins de fer, comme on l'a fait et comme on le fera dans une plus large mesure à l'avenir. Cependant, il s'est gardé de faire allusion aux impôts qui résultent et vont continuer de résulter des millions gaspillés pour la construction du Transcontinental et du Grand-Tronc-Pacifique.

Dans une couple de circonstances préalables, j'ai déclaré, dans cette enceinte, que nous n'avancerions guère la solution de ces problèmes en faisant des retours sur le passé; mais si la gauche persiste à rappeler le passé, nous n'avons qu'à lui répondre. La situation où nous nous trouvons aujourd'hui par rapport aux chemins de fer est le résultat direct de la politique inique, pour ne pas dire plus, qui a présidé à l'établissement de ces voies ferrées, sous le régime de certains hommes dans les membres de la gauche se disent les successeurs. Comment nous tirer de cette situation? Force nous est de rendre l'Etat possesseur de ces chemins de fer. Il ne s'agit pas de savoir si la nationalisation en faveur du public est du goût de celui-ci ou de celui-là, nous sommes aujourd'hui en face d'un problème dont la solution s'impose.

Je parlerai de la nationalisation dans quelques instants. L'Etat a ses chemins de fer sur les bras et c'est à lui de les administrer, si nous ne voulons pas qu'ils constituent un fardeau par suite duquel le pays soit amené à la banqueroute. Le Gouvernement se propose d'instituer un conseil de directeurs pour administrer les chemins de fer sans l'intervention de la politique, si c'est possible. Je crois que c'est possible. Quoique la gauche puisse en dire, je crois que nous pouvons trouver, dans le pays, des hommes assez animés d'esprit public et assez bien doués, pour pouvoir administrer les chemins de fer nationaux, et les administrer d'une manière efficace.

L'administrateur actuel ou le président et le présent conseil d'administration des chemins de fer nationaux du Canada ont été tournés en ridicule en cette enceinte; toutes sortes de bévues leur ont été imputées: leur probité même a été mise en doute. Cet après-midi, le représentant de Guysborough (M. Sinclair) a dit que nous confions les chemins de fer nationaux du Canada à des hommes qui avaient fait un gâchis absolu et irrémédiable du Nord-Canadien. Nous avons aussi l'assertion que le chef de l'opposition faisait, vendredi dernier, relativement à l'administration du Transcontinental et du Grand-Tronc-Pacifique:

Si l'honorable député (M. Morphy) veut connaître la différence entre l'établissement des voies ferrées du temps du ministère Laurier et

leur établissement de nos jours, c'est simplement qu'alors il y avait compétence et capacité dans l'administration des chemins de fer, tandis qu'aujourd'hui il y a imprévoyance et impuissance.

Il y a imprévoyance et impuissance dans l'administration des chemins de fer nationaux du Canada, et il y a imprévoyance et impuissance dans la construction et la gestion du Nord-Canadien, tandis que, au dire du chef de l'opposition, il y avait capacité dans l'administration du Transcontinental et du Grand-Tronc-Pacifique. Le Nord-Canadien a été construit en même temps que ces deux réseaux. C'était un chemin de fer tout aussi bon, ayant un parcours mieux choisi, et il a été construit pour moins de la moitié de la somme dépensée pour le Transcontinental et le Grand-Tronc-Pacifique.

Bien que je puisse me tromper de quelques milles, je crois que le Nord-Canadien couvre une distance d'environ 9,555 milles et il a été établi et pourvu d'un matériel d'exploitation passable au prix approximatif de $400,000,000. D'un autre côté, nous avons un réseau d'environ 4,000 milles de longueur, manquant d'embranchements et de matériel dignes de ce nom, qui a coûté $500,000,000 à l'Etat et qui coûtera $550,000,000 lorsqu'il sera parachevé et pourra être exploité. Néanmoins, le chef de l'opposition compare les auteurs de ce chemin de fer qui coûte $550,000,000, soit $125,000 par mille à Mackenzie et Mann qui ont pu en même temps établir leur réseau tel qu'il est, aujourd'hui, pour moins que $40,000 par mille, sous la direction de M. D. B. Hanna.

Comment l'honorable député peut-il concilier ces deux assertions. J'ai déjà affirmé et je soutiens encore sans craindre un démenti que, ni au Canada, ni ailleurs, un chemin de fer de même nature n'a jamais été établi pour la somme d'argent que le Nord-Canadien a coûté. Le pays a dans ce chemin de fer une propriété qui ne le cède à aucune autre en Amérique —pas même le Pacifique-Canadien. Et cette propriété a été créée sous l'administration de celui qui est maintenant président des chemins de fer nationaux du Canada. J'ignore si le président actuel est le meilleur—le gouvernement actuel, ou un autre, pourra peut-être trouver un homme plus capable, mais jusqu'à ce qu'il puisse faire ses preuves, il n'y a personne ici ou ailleurs qui puisse indiquer un acte de M. D. B. Hanna et dire qu'il n'était pas d'accord avec la pratique légitime qui prévaut dans les cercles des chemins de fer.

M. McKENZIE: L'honorable député me permettra peut-être de lui poser une question, vu surtout que nous ne pourrons pas obtenir de renseignements des ministres et que, en apparence, il est spécialiste. Il nous dit que ce réseau a été construit à bon marché et qu'il a été bien administré. Nous expliquera-t-il pourquoi il n'a jamais pu joindre les deux bouts?

M. NICHOLSON (Algoma-Est): Monsieur le président, j'étais sur le point de traiter ce sujet, et je suis bien aise que le chef de l'opposition ait soulevé cette question. Pendant les deux dernières années dont le bilan nous est connu, le Nord-Canadien a payé tous ses frais d'exploitation et de trois à quatre millions de dollars à compte de l'intérêt sur ses obligations, exploit que, dans le même intervalle de temps, aucun réseau transcontinental d'Amérique n'a accompli. Qu'a fait le Grand-Tronc-Pacifique qui, le chef de l'opposition le dit lui-même, a été construit et administré avec économie? Il y a à peine deux ou trois mois, les administrateurs de cette voie ferrée disaient: Nous cesserons de l'exploiter, à moins que l'Etat ne vienne de l'avant avec dix à quinze millions de dollars, car nous ne pouvons pas gagner assez d'argent pour rémunérer nos employés. Est-ce vrai?

M. McKENZIE: Je ne parlais pas de ce chemin de fer.

M. NICHOLSON (Algoma-Est): Que fait le Transcontinental à l'est de Winnipeg?

M. McKENZIE: Si l'honorable député veut me rendre justice, je dois lui dire que j'ai parlé des dépenses que l'Etat était en mesure de surveiller, je n'ai pas parlé d'une compagnie.

M. NICHOLSON (Algoma-Est): Je veux bien admettre qu'en vertu de la convention passée pour la construction du Transcontinental le Gouvernement avait fort peu de juridiction, ou du moins qu'il ne l'exerçait pas. Voilà qui est certain. Si l'opposition, veut ouvrir un débat sur ce qui s'est passé lors de la construction du Transcontinental fort bien, je suis prêt.

Une VOIX: 40 millions sont disparus en gaspillages.

M NICHOLSON (Algoma-Est): J'ignore où l'argent est allé, mais j'ai dit, et je le répète, que 125 millions de piastres ont été affectées à d'autres fins qu'à la construction d'un chemin de fer.

Nous nous efforçons de trouver la solution de notre problème de chemin de fer. A cette fin le Gouvernement soumet à la

Chambre une mesure autorisant une compagnie à administrer nos chemins de fer nationaux. Je le répète, si D. B. Hanna n'est pas l'homme voulu, si le présent conseil d'administration n'est pas le conseil désiré, ce projet de loi nous fournit le moyen de les trouver. Il faut que la Chambre et le pays regardent la situation bien en face. Qu'on permette au conseil d'administration de grouper toutes les voies ferrées en une seule exploitation, les développer comme elles doivent l'être, et alors l'Etat aura un excellent réseau de transports.

Il est vrai que pour être justes envers le chemin de fer lui-même, nous serons obligés d'acquitter les sommes que nous avons gaspillées. Mais cela ne doit pas nous préoccuper pour le moment. Après lecture complète du projet de loi, je n'y trouve rien autre qu'une tentative raisonnable de placer ces chemins de fer sur un pied permettant de les exploiter efficacement sans danger d'ingérence politique. Au cours de leurs observations, les honorables députés de la gauche demandent d'écarter toute immixion politique de l'administration du réseau, mais aussitôt après, j'allais dire en même temps, ils s'écrient: "Nous ne voulons point que le conseil d'administration adopte un seul règlement sans la sanction du Parlement. Voilà le genre de discussion qu'ils nous ont servi depuis l'origine du débat.

Examinons la situation. L'opposition prétend que le pays est écrasé sous le fardeau des dépenses passées au Nord-Canadien et qu'il en sera de même à l'avenir. Notre passif actuel touchant le Nord-Canadien est peut-être de 450 millions. L'exploitation, l'outillage et les têtes de lignes de ce chemin de fer nous coûteront, c'est possible, une centaine de millions de plus. En outre, il nous faudra construire des embranchements pour fournir aux régions adjacentes un service efficace et obtenir un service de transport de marchandises rémunérateur. Il nous faudra donc nous lancer dans de nouvelles dépenses. Mais tant que nos déboursés seront proportionnés au rendement du chemin de fer qui, en fin de compte, dépend de son parcours, le pays n'a rien à craindre.

Le leader et les honorables députés de l'opposition admettront comme moi, que dans dix ans, avec une sage administration, le réseau des chemins de fer nationaux fera face à ses dépenses et même donnera un beau revenu au pays.

Un mot au sujet de la nationalisation, vu que la question a été mise de l'avant et que l'on a essayé ouvertement d'obtenir l'opinion des membres sur ce qui la concerne.

[M. Nicholson (Algoma).]

Si je me rappelle bien, l'honorable député de Maisonneuve (M. Lemieux) a rapporté une déclaration de lord Shaughnessy touchant la nationalisation dans laquelle il disait être catégoriquement opposé à cette politique.

L'hon. M. LEMIEUX: Pas dans les observations que j'ai citées à la Chambre.

M. NICHOLSON (Algoma-Est): Je ne vois pas que l'honorable député ait rien rapporté de lord Shaughnessy qui nous indiquerait une solution des difficultés dans lesquelles nous nous débattons maintenant. Personne plus que moi n'a d'admiration pour lord Shaughnessy et pour les splendides exploitations de transports qu'a construites son génie. Mais si lord Shaughnessy, ou qui que ce soit, veulent donner au pays la solution du problème des chemins de fer ils devront présenter quelque chose de pratique. De simples tirades oratoires contre la nationalisation ne valent rien mieux que des paroles en l'air.

Nous ne pouvons nous écarter de la situation présente des affaires. L'honorable député de Maisonneuve (M. Lemieux) ou tout autre, sont-ils prêts à proposer de remettre toutes ces lignes au Pacifique-Canadien. Ou encore préféraient-ils les remettre à Mackenzie et Mann et au Grand-Tronc, assumer le fardeau d'une dette d'un milliard et leur fournir le côté rémunérateur de la voie?

Sinon, quelle autre solution se présente? Autrement, tout ce que nous pouvons faire, c'est d'acquérir ces voies et les exploiter. Si un député de la Chambre peut m'indiquer un procédé qui nous permettrait de revenir au point où nous en étions avant la construction des nouvelles voies transcontinentales, le Nord-Canadien et le Transcontinental, l'une parallèle à l'autre, je dirai avec l'honorable député de Maisonneuve que je suis en faveur de l'exploitation des chemins de fer par les compagnies particulières. Mais l'honorable député sait, comme moi, que la chose est absolument impossible. Ce serait une tragédie financière que de mettre tous les chemins de fer au Canada sous le régime de la nationalisation, par le temps qui court. Peut-être, serons-nous un jour en mesure de le faire. Nous avons aujourd'hui cette compagnie de chemins de fer nationaux, et avec elle, l'occasion de démontrer que nous sommes capables d'exploiter des chemins de fer qui sont la propriété de l'Etat. Mais voici un état de choses qui nous aide —nous avons au Canada le réseau de chemins de fer le plus beau, le mieux outillé et le mieux dirigé de l'univers.

M. le PRESIDENT: A l'ordre.

M. McMASTER: L'honorable député (M. Nicholson) (Algoma-Est), déclare que le parti qui, toute ma vie, a eu mon appui, le parti que j'appuie encore aujourd'hui, est responsable de la situation actuelle dans le domaine des chemins de fer. J'aime mieux, si je puis le faire sans manquer de courtoisie à l'égard de mon honorable collègue, prendre l'historique du développement des voies ferrées au Canada, de l'honorable député de Kingston (M. Nickle), qui a fait une étude soignée de cette affaire et dont la précision et l'impartialité seront bien admises par les députés des deux côtés de cette Chambre. Dans un discours éloquent qu'il a prononcé, il y a quelques jours, il a déclaré franchement qu'il trouvait les deux partis responsables de la situation actuelle dans le domaine des chemins de fer; que certaines démarches du parti libéral, en matière de développement des voies ferrées, avaient, à son avis, manqué de sagesse et de prévoyance; et il disait la même chose du parti conservateur. Le parti libéral avait pour excuse, que lorsqu'il a fait quelque chose de malavisé ou d'inconvenant, il l'a fait dans un temps où l'avenir était pour nous plein de promesses, dans un temps où l'on prévoyait un grand essor dans le domaine de la population et du développement de l'Ouest; mais le parti conservateur a aidé au Nord-Canadien par de forts subsides et lui a permis de construire vers l'Ouest, en partant de Calgary, alors que les prévoyants constataient que c'était là un pur gaspillage d'argent. Voilà la différence, à mes yeux, entre la politique des deux partis dans le domaine des chemins de fer.

Maintenant, je voudrais m'arrêter un instant au témoignage que l'honorable député a donné relativement au beau caractère de ceux qui sont à la direction du chemin de fer Nord-Canadien. Que l'administration de la commission des chemins de fer Nord-Canadien—car, après tout, c'est à quoi cela se ramène—soit bonne ou non, cela ne changera pas grand'chose à la situation personnelle du député d'Algoma-Est (M. Nicholson). Je crois savoir que ses usines sont desservies par la compagnie de chemins de fer dont l'ancien président était à la tête de cette compagnie qui lui inspire une admiration si grande et si justifiée, je veux dire la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique.

Dans un moment d'emportement, le premier ministre intérimaire (sir Thomas White) a été jusqu'à suggérer que si les députés de la gauche se sont montrés sobres de démonstrations lors du dépôt du projet de loi devant la Chambre, c'était sous l'inspiration de la compagnie du Pacifique-Canadien. Pareille imputation est indigne du premier ministre intérimaire. Mais, de mon côté, est-ce que je fulmine contre ces messieurs de l'autre côté de la Chambre? Aucunement, notre religion nous commande le pardon des injures. Et puis, nous savons quel lourd fardeau le premier ministre intérimaire est tenu de porter. Nous nous rendons bien compte que ses paroles lui ont échappé sous le coup d'une crise ou d'une irritation nerveuse. La tâche qui lui est imposée est au-dessus des forces d'un homme ordinaire. Songez-y, dans un ministère, qui déjà renferme vingt-trois ministres, il est appelé à exécuter la besogne, à remplir les devoirs de deux ministres. La direction de la Chambre et les fonctions de premier ministre requièrent l'exercice de toutes les facultés et de toutes les forces du titulaire. Mais, il est en outre, chargé de l'administration d'un des ministères les plus difficiles à gérer, celui des Finances. Faut-il s'étonner s'il ploie parfois sous la charge? J'accuse de cruauté le gouvernement qui, avec vingt-trois ministres à son service, impose à l'un d'eux, la besogne de deux hommes.

Le premier ministre intérimaire s'applique à faire ce que tout homme de quelque expérience, reconnaîtra être une impossibilité. Je veux dire qu'il fait la cour simultanément à deux jeunes filles. Il présente ses hommages à la fois à milady du Haut tarif et à milady du Bas tarif. Ou peut-être, serait-il plus exact de dire que ce sont ces dames qui lui font de l'œil. Elles le pressent tellement de leurs assiduités qu'il doit souvent se dire à lui-même :

> Quel bonheur d'avoir l'une ou l'autre
> Si l'une des deux s'éloignait!

On sait que ses amis, les hommes d'affaires de Toronto, préconisent un tarif élevé, et il est toujours bon de rester uni d'intention avec ses amis.

Puis, c'est un homme instruit, renseigné, à l'intelligence richement ornée; il va sans dire que l'abaissement du tarif doit lui sourire.

Mais peut-être me suis-je écarté du véritable objet de la discussion. (Applaudissements à droite).

Personne ne s'en est aperçu; et l'attentif représentant d'Annapolis (M. Davidson) ne m'a pas rappelé au règlement.

On me demandera: "Etes-vous pour ou contre la nationalisation?" Un représen-

tant de Toronto parlant au comité il y a quelques instants s'est offusqué à l'idée qu'on pût être contre la nationalisation. En effet, puisque la nationalisation est bien vue à Toronto, cela doit mettre fin à la discussion. Le député d'Algoma-Est, cependant, avoue sans ambages sa préférence pour la propriété individuelle, et il est probable qu'il en connaisse plus qu'aucun de nous en fait de locomotives et de chemins de fer, mais il dit que la situation présente nous oblige à recourir à la nationalisation. Je suis de son avis. C'est malgré nous que nous allons vers la nationalisation, et il nous reste à voir comment nous pouvons la faire réussir. Aussi ne sied-il pas de s'enfler d'une prétendue supériorité politique selon que l'on est pour ou contre la nationalisation. La conversion au principe de la nationalisation que je lis sur certains visages en ce moment est un fait récent. On a dit qu'un des rois francs ayant embrassé le christianisme, ses armées se convertirent par régiments et reçurent le baptême par pelotons. C'est à peu près ce qui arrive chez nos adversaires au sujet de la nationalisation. Si tous ces honorables députés éprouvent pour la nationalisation le zèle de leur profession de foi, c'est le zèle d'une apostasie politique récente—peut-être ne devrais-je pas parler de credo politique lorsque la question touche moins les partis politiques que l'économie sociale. Plusieurs membres de la droite, s'ils avaient eu le même courage et la même franchise qu'un des représentants de l'île du Prince-Edouard, se seraient levés comme lui lorsqu'on mit la question aux voix.

Le représentant de Queen-et-Shelburne (M. Fielding) m'a répété à maintes reprises que nous sommes en face d'une situation, et non d'une théorie; à savoir: comment ferons-nous réussir la nationalisation? C'est le désir de tous que nous en fassions un succès, car autrement, je crois que nous menons le Canada à la banqueroute. Qu'y a-t-il à faire? D'abord nous devons changer l'état des esprits quant à ce qui concerne les droits et les devoirs du peuple dans ses rapports avec le Gouvernement. En regardant en arrière, que voyons-nous? Je vais vous le dire au moyen d'une anecdote. Il y a quelques années, un député à l'une de nos législatures provinciales, faisant la pêche du saumon, reçut une dépêche télégraphique. Il eut à l'endroit du messager tous les égards dus à un bon serviteur; puis, il lui demanda: "Combien vous dois-je?" L'homme répondit: "Cela dépend, monsieur Smith; est-ce vous qui payez ça ou bien si c'est le Gouvernement? Dans le premier cas, le messager demandait peu; dans l'autre, il exigeait un fort pourboire. Voilà, en raccourci, un tableau fidèle, il faut bien le dire, de la mentalité canadienne, et peut-être de la mentalité mondiale. Il faut tuer cela. Si nous voulons vivre d'une vie indépendante, saine, basée sur l'économie, nous devons enseigner à dire aux gens du Canada: "Que puis-je faire pour mon pays?" plutôt que "Qu'est-ce que je pourrais bien obtenir du Gouvernement?" En fait, si l'on admet que l'homme suit mieux un exemple qu'un conseil, il est à se demander ce que le Gouvernement a fait pour élever de la manière que j'ai dit le niveau de la mentalité canadienne. L'établissement du Gouvernement d'union fit s'évanouir de la vie publique certains hommes qui durent céder la place à d'autres. Pouvons-nous dire qu'ils se sont retirés humblement dans la vie privée? Point du tout. L'un est devenu lieutenant-gouverneur; un autre, juge en chef. Et l'on nous disait que le patronage avait été aboli.

Quelle attitude a prise le Gouvernement envers la presse? Nous aurions cru que, lors de l'émission de l'emprunt de la Victoire, le Gouvernement ferait appel au patriotisme des journaux afin d'en obtenir une large réclame pour les bons de la Victoire, pour le projet de rétablissement des soldats etc., une réclame donnée au moins à bon marché, sinon gratuite. Qu'a fait le Gouvernement? D'une main, il leur a fait cadeau d'un papier moins coûteux, tandis que, de l'autre, il leur payait leur réclame beaucoup plus que le prix courant.

Un autre point important, sur lequel a insisté le premier ministre intérimaire, c'est que l'on doit avoir confiance dans la direction qui sera donnée à ce grand chemin de fer. Je reconnais, en toute courtoisie, que nous devons donner notre confiance. Mais que demandons-nous? De la franchise. Nous en a-t-on montré? L'autre jour, nous voulions avoir des renseignements au sujet des sources d'achat pour les traverses du réseau des chemins de fer nationaux; on nous a répondu que l'intérêt public ne permettait pas de les divulguer.

Non seulement l'intérêt public demandait qu'on nous fournît ce renseignement, mais encore on nous l'a caché sur l'intervention de certains intéressés. Ces traverses au sujet desquelles on posait cette question avaient été achetées à la Northern Construction Co. par le ministre des Chemins de fer (M. Reid) ou par des agents qui devaient lui en rendre compte. Il y a plus: cette dernière compagnie représente

le syndicat Mackenzie et Mann et le prix qu'on a payé ces traverses était plus élevé que celui qu'on aurait dû en acquitter. En effet les renseignements que je possède veulent que cette compagnie s'adresse à tous les marchands de traverses et qu'elle les achète à plusieurs piastres de moins que le prix stipulé qu'elle doit en avoir de l'Etat. Ici encore, on voit la main de l'intermédiaire qui réalise des bénéfices aux dépens de la population du Canada.

On nous a dit que nous devrions avoir une confiance absolue dans cette commission parce qu'elle connaissait, à n'en pas douter, beaucoup de choses relative à l'administration précédente du Nord-Canadien, et parce que celle-ci pouvait sortir avantageusement de l'enquête la plus sérieuse.

Me sera-t-il permis à cet égard, de citer un détail que j'ai eu l'occasion d'observer? Il y a quelque temps, une maison de banque de Philadelphie au nom de laquelle la société dont je faisais partie agissait, acheta certaines obligations de la compagnie d'élevateur du Nord-Canadien, à Québec, l'une des entreprises de la société Mackenzie et Mann. Ces obligations étaient endossées par la compagnie du chemin de fer du Nord-Canadien de Québec, l'argent qu'elles rapportèrent passa entre les mains de la société Mackenzie et Mann, représentées, dans la circonstance, par la compagnie du chemin de fer du Nord-Canadien de Québec et on l'employa au prolongement de cette voie ferrée. Sir Donald Mann, qui n'était alors que Donald Mann tout court, affirma à l'un des banquiers de Philadelphie que tant que Mann posséderait un dollar, on payerait l'intérêt que ces obligations portaient. On n'a pas payé cet intérêt; cependant, ce n'est pas là le fonds même du débat, car tout le monde est exposé à un revers financier. Pourtant, lorsqu'on s'adressa au chemin de fer du Nord-Canadien de Québec pour qu'il acquittât les obligations qu'il avait endossées, on reçut la réponse qu'en endossant ces obligations, il avait outrepassé les pouvoirs de sa charte, et ce ne fut qu'après avoir obtenu jugement contre lui, en Cour supérieur et en Cour de revision et alors que l'on était à la veille de plaider la cause devant la Cour suprême, qu'il se décida à régler. C'est là un fait que je cite au comité et c'est à cause d'événements de cette nature que la population du Canada n'éprouvera de satisfaction véritable que lorsque la haute main exercée, dans le passé, par Mackenzie et Mann sera éliminée pour toujours de l'exploitation du réseau des chemins de fer nationaux du Canada.

On voit pratiquer l'économie dans l'administration, mais je ne vois aucun indice de cette qualité chez le Gouvernement. Je constate qu'il ne diminue pas les crédits, comme il devait le faire. Je trouve même —s'il nous est permis d'expliquer ou de faire ressortir un acte important par un autre associé de sa nature—que lorsque les ministres se rendent à leurs bureaux et qu'ils y demeurent un temps appréciable, ils laissent leurs automobiles ronronner, en attendant leur retour, au lieu d'arrêter le moteur et de le mettre de nouveau en activité, lorsqu'ils sont remontés en voiture. (Exclamations).

Nos honorables amis sourient, mais qu'ils me permettent de leur dire que l'économie dans les petites choses, est elle-même une grande chose. Bacon a dit: "L'économie est un grand revenu". Mais jamais ce Gouvernement ne jouira de ce revenu.

Nous voulons que la direction de ces chemins de fer n'ait rien à faire avec la politique et cela est parfaitement juste, mais comment allons-nous en arriver-là? Jusqu'à présent, on n'a émis aucune idée pratique à cet égard. Nous devons atteindre ce but, en adoptant l'un ou l'autre de ces deux moyens. On comptera des milliers et des milliers d'employés du réseau national; lorsque ce dernier sera complètement parachevé, ces fonctionnaires seront assez nombreux dans certains districts pour faire pencher la balance d'un côté ou de l'autre. Voici ce que nous devrons accomplir: introduire la représentation proportionnelle ou suivre l'exemple donné par l'Australie; créer une couple de divisions électorales où les employés de chemin de fer voteraient —par correspondance, il va sans dire—afin que le Gouvernement ne soit pas tenté, à la veille d'une élection d'augmenter le salaire des employés des chemins de fer de tout le pays, dans le but d'obtenir leurs suffrages.

Il y a un autre problème dont la solution a complètement échappé au Gouvernement, en dépit des conseils donnés par des honorables membres de l'opposition, je veux parler de la question d'accorder aux ouvriers le droit d'être représentés par l'un d'entre eux dans le bureau de direction du chemin de fer national canadien. Cela devrait être adopté, parce que c'est l'expérience qui nous l'enseigne, et c'est ce que la Grande-Bretagne a fait, confor-

mément aux conclusions du rapport Whitley.

J'offre ces considérations, animé des meilleurs sentiments possible envers le succès des chemins de fer de l'Etat, où nous avons des intérêts d'ordre supérieur. Bien que les figures d'un bon nombre devant moi me portent à croire que la bonne semence que je répands tombera en terrain rocailleux et sur des cœurs endurcis, il se trouvera, je l'espère, des députés qui en bénéficieront.

M. MACLEAN (York-Sud): C'est comme partisan de la nationalisation que j'ai l'intention d'adresser la parole à ce comité. J'en suis d'autant plus partisan en ce moment-ci, que je considère que c'est le moyen de régler la question des chemins de fer qui se présente actuellement à nous. La nationalisation est en faveur dans tous les pays de langue anglaise du monde entier. Notre mère patrie, la Grande-Bretagne, a jugé bon, dès le début de la guerre, de s'emparer des chemins de fer; maintenant qu'elle les a, elle ne les abandonnera jamais. Il est officiellement annoncé que le premier ministre prépare actuellement, avec l'aide de ses collègues du ministère, la nationalisation complète des chemins de fer de Grande-Bretagne. Le premier ministre d'Angleterre sait que la seule manière d'obtenir l'appui loyal des employés de chemins de fer pour le Gouvernement et l'administration des transports, est d'établir un service national de chemins de fer.

Qu'ont fait les Etats-Unis? Au commencement des hostilités, l'Etat s'est emparé de tous les chemins de fer; il les ont encore et un projet est à l'étude, non pas pour les rendre—il ne fera jamais cela,—mais pour perfectionner et achever les réseaux, les réunir et les coordonner, fournir l'argent pour leur amélioration, et les exploiter absolument pour le bien du public. Les Etats-Unis adoptent la nationalisation, non pas comme mesure secondaire, à laquelle on ne doit avoir recours que dans un cas d'urgence, mais absolument à cause de son mérite même. L'Angleterre et les Etats-Unis sont en faveur de la nationalisation, nos colonies sœurs, l'Australie et la Nouvelle-Zélande, l'ont adoptée depuis plusieurs années et en sont tellement satisfaites que vous ne pourriez pas les décider à changer de système. Toutes les grandes nations démocratiques qui ont fait l'expérience de la nationalisation des chemins de fer insistent pour la continuer; elles ne veulent pas s'en séparer. Le Sud-Africain a été édifié grâce à la nationalisation. La régénération de l'Afrique, sous la direction de l'Angleterre, est basée absolument sur l'établissement du Cap-au-Caire, d'une ligne de chemin de fer, qui sera la propriété de l'empire, pour développer son commerce, et étendre sa colonisation et son influence. Regardez toutes les grandes nations d'Europe. L'Allemagne a acquis sa puissance dont elle a fait preuve dans la guerre, principalement avec la nationalisation. Elle a perdu la guerre, mais ce n'est pas la nationalisation qui en est la cause; en réalité, au cours de la guerre, elle a puisé sa force dans la nationalisation de ses chemins de fer. L'exemple qui nous est donné dans tout l'univers n'est pas que les différents peuples ont honte d'établir la nationalisation, mais qu'ils l'adoptent parce que c'est absolument nécessaire pour résoudre leur problème de transport. Donc, je ne viens pas ici pour faire l'apologie de la nationalisation; je n'ai pas peur d'exprimer mon opinion, et surtout je ne veux pas faire comme la chauve-souris. Connaissez vous l'histoire? Une chauve-souris discutait avec les autres animaux pour savoir si elle était animal ou oiseau. Quelquefois elle disait: "Je suis oiseau, voyez mes ailes". Quand la situation était différente, elle disait: "Je suis souris, vivent les rats". Cela n'empêche pas qu'elle restait tout le temps chauve-souris. Les hommes publics du Canada vont-ils faire comme elle? La nation veut savoir où vous en êtes, si vous êtes oiseau ou animal, si vous êtes pour ou contre la nationalisation. De grâce, ne faites pas comme la chauve-souris. Pourtant, c'est ce que font beaucoup de députés. Les citoyens ne sont pas comme eux. Ils ont vu et appris ce qui s'est passé dans les autres pays, et ils sont tous en faveur de la nationalisation. Je voudrais bien voir un député qui oserait dire: Je suis opposé à la nationalisation en raison de l'expérience de tous les pays du monde qui l'ont adoptée dans le passé, l'ont mise en pratique et l'ont trouvée, comme ils la pensaient, satisfaisante.

Pour ce qui est du Canada, quelle devrait être notre attitude au sujet des chemins de fer? La chose a été amplement discutée, mais je veux la traiter à un autre point de vue. Nous avons les chemins de fer qui donnent le service et qui sont représentés par les actionnaires; nous avons le public qui paye pour le service et qui a un gros intérêt. Dans les pays de langue anglaise—dans ceux-là seulement— nous avons créé non seulement les actionnaires qui possèdent les chemins de fer et le public qui

s'en sert et paye les frais de transport, mais nous avons aussi créé, en Amérique et au Canada surtout, ce que l'on appelle les magnats des chemins de fer. Ces magnats, ou directeurs des compagnies de chemins de fer, ont toujours été opposés à la nationalisation et ont essayé de persuader les actionnaires que la nationalisation est à leur désavantage; mais ils n'ont jamais pu le prouver. Ils ont toujours pu prouver, ou du moins ils le pensent, que la direction d'un chemin de fer doit rester entre les mains des magnats. Les Etats-Unis s'en sont débarrassés, et nous nous en débarrassons ici aussi. Tout ce qu'il en reste—avec toute le respect que je dois à lord Shaughnessy et ses associés—le dernier vestige en ce pays du magnat de chemin de fer qui dicte aux actionnaires et au public, se trouve dans la compagnie du Pacifique-Canadien.

Je donne à la compagnie du Pacifique-Canadien tout l'honneur qu'elle mérite pour l'excellence de son exploitation; mais il faut bien qu'elle s'incline devant la destinée. Il faut que ce réseau soit absorbé, et en vue de la réalisation complète de la nationalisation de nos chemins de fer, je verrai toujours d'un bon œil le Gouvernement acquérir le Pacifique-Canadien, et me porterai garant que la gestion de l'Etat sera tout aussi avantageuse au public qu'elle l'a été sous la direction de la compagnie. Nous pouvons obtenir les services de bons administrateurs. Je déplore d'entendre mes collègues, mes concitoyens nous dire ici: "Nous ne saurons faire confiance aux Canadiens, et à la démocratie de ce pays, ni leur confier la gestion de nos réseaux d'Etat. Je tiens à dire à lord Shaughnessy et à ses amis de Montréal ainsi qu'à cet autre pair, lord Atholstan qui, lui aussi est hostile à la nationalisation des chemins de fer, que le peuple canadien ne fait pas cause commune avec eux. Le peuple canadien est partisan de ce régime. Il sait qu'il est facile de trouver au pays des spécialistes en mesure d'exploiter nos chemins de fer. Force sera bien à la compagnie du Pacifique-Canadien de s'incliner devant la destinée et de rentrer sous le même régime que les autres compagnies.

Il est un autre fait qui s'est réalisé et dont il n'a été question ici qu'incidemment. Aujourd'hui le plus fort porteur d'actions du Pacifique-Canadien c'est le Gouvernemen canadien. L'autre jour le Gouvernement canadien a pris possession de 30 millions de dollars valant d'actions du Pacifique-Canadien, confisqués parce qu'ils appartenaient à des actionnaires allemands.

J'ai encore un mot à dire aux actionnaires du Pacifique-Canadien: s'ils continuent à prêter l'oreille à des magnats comme lord Shaughnessy, au lieu de soigner leurs propres intérêts, ce sont eux qui seront les perdants en fin de compte; mais s'ils sont avisés, ils vendront leurs actions au peuple canadien. Je m'adresse maintenant aux actionnaires du Pacifique-Canadien: Voici l'heure de vendre et de réaliser le meilleur prix, que vous pourrez jamais obtenir pour votre réseau. Passez sous le régime de la nationalisation avec les autres chemins de fer, et le peuple canadien possédera un grand réseau national embrassant toutes les voies ferrées exploitées au bénéfice du pays.

J'ai une observation à présenter à mes collègues de l'Ouest. L'industrie des transports, voilà la grande question du jour au pays; mais le rail n'est qu'un des moyens de transport. Si nous nationalisons nos chemins de fer, il faut nationaliser également les lignes de paquebots, et tant que nous ne l'aurons pas fait, nous n'aurons pas résolu le problème des transports. Il est prouvé dans le monde entier aujourd'hui que la nationalisation des transports doit se faire non seulement par rail mais par voie fluviale également. Ils se complètent mutuellement. L'industrie des transports aujourd'hui n'est pas seulement nationale; elle est internationale et la véritable solution du problème des transports mondiaux, c'est la communauté de transports sur un pied international de contrôle public et de propriété nationale. Il n'y a pas d'autre solution, et la preuve que je donne à mes amis de l'Ouest, la voici: Alors que, par le service de la commission des chemins de fer, nous donnions au public canadien, et surtout aux populations de l'Ouest, l'avantage de l'abaissement des tarifs, tous les bénéfices accordés par les compagnies de chemins de fer ont été enlevés aux cultivateurs de l'Ouest par les lignes mondiales de paquebots.

L'industrie des transports, voilà une question de souveraine importance, et la seule solution possible du problème, c'est la nationalisation de ces services. Avec l'exploitation des chemins de fer par l'Etat, le public est toujours le maître absolu, et l'objectif visé, ce ne sont pas les bénéfices et les recettes, mais c'est l'excellence du service public, puis le bon traitement du personnel du service. Voilà à quoi tient, dans une large mesure, le progrès réalisé aujourd'hui en Angleterre en matière de nationalisation. Les ouvriers et les propriétaires de houillères le comprennent, et force nous est de l'accepter ici, sans qu'il faille présenter

d'excuses. Il ne faut plus d'excuses, quand il s'agit de nationalisation. Serait-il possible de présenter des excuses pour l'établissement de la nationalisation dans la province d'Ontario, en présence des résultats obtenus de l'hydro-électrique. Qu'est-ce qui manque au Canada, surtout aux provinces d'Ontario et de Québec? C'est l'énergie pour les chemins de fer.

D'autre part, qu'est-ce qui constitue la richesse de ces deux provinces? Ce sont les forces hydrauliques. Et nous laissons ces forces passer aux mains des compagnies d'intérêt privé. A mon avis, il faudrait conserver ces forces pour les besoins de nos chemins de fer, et quand l'Etat sera propriétaire et exploitant des chemins de fer et des voies fluviales au pays, nous aurons le mode de transport le plus économique possible.

Le fait le plus navrant enregistré dans l'histoire mondiale en matière de chemins de fer, c'est celui de l'administration des chemins de fer américains par des capitalistes et des compagnies particulières. Cette gestion a abouti au plus complet avortement, du commencement à la fin. Ils ont ruiné ces chemins de fer, les ont pillés et laissés dans l'ornière, et voilà pourquoi le public américain est obligé de payer pour les chemins dont il a pris possession. Le vol d'abord, et le manque de coordination, de concentration et de fusion dans l'intérêt public, puis l'exploitation de ces chemins de fer au bénéfice d'individus qui par hasard avaient la haute main.

Nous allons commencer avec le Transcontinental, le Grand-Tronc-Pacific et le Nord-Canadien, et nous pouvons en amener d'autres. Il existe, dit-on, des dangers sur la route, mais nous devons aborder le problème en mettant de côté la poloitique, et j'estime que le Gouvernement tente un sérieux effort pour y arriver. Je l'ai entendu critiquer, mais néanmoins il fait quelque chose. Il fait ce que le peuple canadien lui a demandé et s'il refuse de le faire il faudra inévitablement rendre des comptes aux prochaines élections quand se posera la question: Etes-vous en faveur de la nationalisation ou êtes-vous contre elle?

Depuis un grand nombre d'années j'ai exprimé du mieux que j'ai pu mes idées en faveur de la nationalisation et j'ai été parfois découragé par le peu d'appui que je trouvais dans cette Chambre. Mais la réponse du public a toujours été sans équivoque en faveur de la nationalisation. L'avis que je puis donner à mes honorables collègues, c'est de ne pas polir cette question, mais de se rendre compte où nous en sommes et d'insister pour que le Gouvernement au pouvoir applique le principe de la nationalisation conformément au progrès moderne, comme elle se fait dans d'autres pays. Le Canada va-t-il rester à l'écart après tout ce qu'ont fait les autres nations du monde? J'ai beaucoup entendu parler de l'application du bâillon et cela me rappelle un petit incident de l'histoire canadienne. Le premeir jésuite qui a passé l'hiver en dehors de ce qui est maintenant la ville de Québec, connaissait très peu de chose du pays, mais après avoir passé l'hiver dans les bois, au cours du récit de tout ce qui lui était arrivé, il fit l'importante déclaration suivante: "S'il y a du froid, il y a du bois." A propos de bâillon, tout ce que j'ai à dire c'est que l'attitude du public sur cette question se résume dans un épigramme quelque peu analogue à celui du jésuite: S'il y a de l'obstruction au Parlement du Canada, il y a la clôture. Je ne veux pas justifier la clôture, mais je tiens à déclarer que le peuple veut en finir avec ce bill. Il n'y a rien autre chose à faire que d'étudier la situation, voter l'argent, supporter la perte et laisser ceux qui sont responsables porter le poids de leur responsabilité. Les deux partis méritent plus ou moins d'être blâmés à ce propos. Je sais que quelques honorables députés, au commencement même de tous ces grands ennuis, ont fait entendre une protestation à la Chambre et qu'elle a été enregistrée. Ceux que j'ai entendu parler autrefois en faveur de la nationalisation s'y sont opposés les uns après les autres, mais ils se sont repris, et principalement les partisans du Gouvernement s'efforcent de donner leur appui à la mesure. Les honorables députés de l'opposition peuvent avoir beaucoup à dire pour leur justification, tandis que les honorables députés de la droite peuvent approuver leurs propres récriminations. Mais il ne s'agit pas de cela, ce qui intéresse le peuple c'est une solution du problème des transports de la meilleure façon possible, en se rendant compte que les transports se font par cours d'eau et voie ferrée, sur terre et sur mer. En France, il y a un ministre des communications qui comprennent les chemins de fer, la ligne télégraphique, les téléphones, les messageries et tous les autres moyens de communication qui s'y rattachent. Pour nous, ce n'est pas seulement un réseau de chemins de fer nationaux que nous allons posséder, mais nous allons avoir aussi des lignes de navigation et de télégraphe que nous devrons nationaliser. Nous devons avoir aussi des messageries nationales et un service national de co-

lis postaux. Et à ce sujet, je voudrais savoir ce que fait le Gouvernement. J'ai attendu pendant deux ans pour voir quelque indice de nationalisation du magnifique réseau télégraphique qu'il a entre les mains. Mon honorable ami de Maisonneuve (M. Lemieux) a eu l'occasion, il y a dix ans, de nous donner un service impérial de câble. L'affaire n'a pas réussi, bien que cela eût pu se faire et j'estime qu'il est important que nous ayons un service de câble impérial pour faire face aux demandes de communications qui augmentent. Nous devons avoir une vaste entreprise de communications dans tous les genres et nous devons reconnaître que le principe fondamental de toutes ces questions est la nationalisation, l'administration et la responsabilité.

Il faut commencer pour que le monde sache que le Canada a réellement confiance en la nationalisation de ses moyens de communication et de transport.

L'hon. M. LEMIEUX: Cela me fait réellement plaisir de voir que mon honorable ami d'York-Sud (M. Maclean) ait eu vent d'un débat sur la nationalisation et se soit hâté de venir de Toronto à Ottawa. C'est toujours un plaisir de l'entendre, et je dois lui rendre cette justice que depuis vingt-trois ans que je fais partie de la Chambre il a été très constant sur cette question et a régulièrement soutenu la politique de la nationalisation. Mais sur ce point, il est quelque peu doctrinaire. . .

M. MACLEAN (York-Sud): Grâce à Dieu, il y en a encore parmi nous.

L'hon. M. LEMIEUX: . . .et j'en ai toujours un peu peur parce qu'un doctrinaire peut quelquefois prendre le mirage pour une réalité.

Cependant, je suis tenu d'affirmer que je n'ai pas peur de me ranger aux côtés de mon honorable ami sur cette question de la nationalisation des chemins de fer. Tout à l'heure, il a fait allusion à la nationalisation des câbles sous-marins. L'autre soir, le premier ministre intérimaire m'a accusé d'être en faveur de ces compagnies particulières et de me faire ici le défenseur du régime de l'exploitation privée. Mon honorable ami, c'est évident, a oublié l'histoire de ces dernières années, car au temps où j'occupais un siège autour de la table du conseil privé, et depuis que je fais partie des rangs de l'opposition, je me suis toujours prononcé en faveur du principe de nationaliser les câbles sous-marins. Depuis le jour où l'administration des Postes me fut confiée, j'ai obtenu la preuve irrécusable que ceux qui se servent des câbles sous-marins au pays sont exploités par le syndicat des câbles. A partir de ce moment, j'ai soutenu, tant en Canada qu'en Angleterre, en compagnie d'autres citoyens—M. Henniker Heaton, pour ne citer qu'un nom—la doctrine que l'on devrait établir un câble entièrement britannique et sur lequel l'Etat aurait la haute main. Nous n'avons pas encore réussi dans cette entreprise, cependant, j'espère qu'à la suite de la dernière guerre, le gouvernement de la Grande-Bretagne, comme le Gouvernement canadien, se rendront compte de l'urgente nécessité d'avoir un câble sous-marin appartenant à l'Etat et dont le centre de direction sera situé à Londres, afin que les nouvelles du jour puissent être communiquées aux différentes parties de l'empire britannique, sans qu'elles soient défigurées par les influences étrangères. De plus, je prétends que, puisque l'immigration britannique affluera plus que jamais à l'avenir vers les provinces de l'Ouest, il est important pour le plus grand bien des nouveaux colons que les tarifs des dépêches soient à aussi bon marché que possible.

Ce n'est pas là, toutefois, la question en discussion ici ce soir. Nous parlons du Nord-Canadien; or, je le répète, au cours du débat de la semaine dernière, je ne me suis jamais prononcé pour ou contre le système de la nationalisation de nos voies ferrées. Je n'ai pas proposé de solution au problème. Avec les deux côtés de cette Chambre, avec mon chef et avec l'honorable député qui vient de reprendre son siège, j'admets que nous sommes, à l'heure qu'il est, en face d'une situation à liquider et non d'une théorie à discuter.

L'Etat est en possession du réseau du Nord-Canadien.

Nous avons été obligés, il y a deux ans passés, après que le peuple canadien eut été appelé à faire, à maintes reprises, d'énormes sacrifices des deniers publics, afin de venir au secours de la compagnie, d'exproprier les droits qu'elle détenait. Nous avons dû nommer un tribunal d'arbitrage et depuis que la sentence a été rendue, l'administration du Nord-Canadien est passée aux mains du gouvernement fédéral. En conséquence, nous devons faire face à une situation établie et, que nous le voulions ou non, nous sommes forcés d'accepter l'administration des affaires de ce réseau.

Le seul reproche que j'aie à faire au ministre des Finances (sir Thomas White) et au ministre intérimaire de la Justice (M. Meighen), c'est d'avoir affirmé, vendredi dernier, qu'il s'agit en ce moment

d'une lutte entre les compagnies particulières et le principe de la nationalisation relativement à l'administration de nos voies ferrées. Cette affirmation est erronée. Les objections qui ont été soulevées contre la politique du Gouvernement du jour sont de deux sortes: En premier lieu, l'honorable député de Shelburne-et-Queen (M. Fielding) et l'honorable député de Brome (M. McMaster) se sont opposés vigoureusement à l'adoption de l'article 16, parce qu'il enlève au Parlement l'emploi des vastes déboursés qu'il faudra effectuer pour l'administration de ce réseau. En second lieu, nous avons été scandalisés, c'est le moins que je puisse dire, lorsque nous nous sommes rendu compte que le Gouvernement avait l'intention de faire revivre subrepticement quarante-quatre concessions expirées appartenant à l'ancienne compagnie du Nord-Canadien, sans vouloir communiquer à cette Chambre des renseignements quant au nombre de milles et au coût de construction de ces lignes de chemin de fer. Je ne prétends pas que le Gouvernement a l'intention de construire ces quarante-quatre voies ferrées, mais peu importe que le Gouvernement ou le conseil de direction dont M. Hanna est le président aient l'intention de construire ces lignes de chemin de fer, le Parlement a le droit incontestable de savoir le nombre de milles de voies ferrées qui est en jeu et combien le pays sera approximativement appelé à débourser de ce chef.

De plus, j'ai avancé un autre argument, qui n'a pas été réfuté parce qu'il est irréfutable: C'est celui-ci: peu importe que vous déboursiez les deniers publics ou non pour la construction de ces quarante-quatre lignes, vous affectez par là même le crédit du Canada. Or, s'il est une chose qui doit être sacrée, à l'heure qu'il est, aux yeux du Gouvernement du jour, c'est notre crédit national. Du moment que vous allez sur les marchés étrangers pour contracter un emprunt—et c'est ce que nous devrons encore faire à l'avenir comme par le passé—la première chose que feront les capitalistes, ce sera de consulter notre bilan et de dire: Voyons quel est l'actif et le passif du Canada. Ils étudieront soigneusement la situation financière du pays et ils se rendront compte des obligations que l'Etat a assumées dans un avenir prochain. Vous imaginez-vous un instant que le jour où vous tenterez de négocier un emprunt de Kuhn et Loeb ou de Morgan, de New-York, qu'ils ne commenceront pas par s'informer de l'actif et du passif du Canada? Monsieur l'Orateur, je le proclame à titre de Canadien et de patriote ayant à cœur les intérêts de mon pays, le Gouvernement devrait hésiter avant d'ajouter la possibilité d'une dette si énorme au bilan du Canada.

Voilà les objections qui ont été avancées à l'encontre de l'adoption de deux articles du bill, de sorte que le Gouvernement ne saurait invoquer une seule raison valable au monde pour se justifier d'avoir imposé la clôture pour restreindre la discussion. Je le déclare en toute franchise à mon honorable ami le ministre de l'Intérieur, il n'y a pas un seul membre de la gauche qui reculera devant la nécessité d'adopter cette loi; nous voulons purement et simplement adopter une loi qui fasse honneur à notre réputation et qui soit juste pour le peuple canadien.

La question qui nous divise n'est pas aujourd'hui dans cette Chambre, non plus que la semaine dernière, celle de la nationalisation. C'est un truc imaginé par les ministres pour satisfaire à un goût qui a pris naissance dans quelques provinces. Le Gouvernement désire beaucoup être agréable à la province d'Ontario, où cet engagement se manifeste plus qu'ailleurs. Il désire en outre plaire aux provinces de l'Ouest en leur permettant la construction de quarante-quatre lignes si elles veulent bien ne pas faire de résistance à son budget et ne pas insister pour les abaissements de droits qu'elles réclament.

Avant de me déclarer en faveur de la nationalisation des chemins de fer du pays, comme je le disais tout à l'heure—et mon passé est là qui démontre que je ne réprouve nullement la nationalisation en ce qui concerne le câble—je tiens à dire que c'est affaire de circonstance, et non pas une règle que l'on peut imposer au peuple. Il convient de se laisser guider par les circonstances et, en hommes prudents, de profiter de l'expérience de deux peuples, dont l'un est censé être le magasinier du vieux monde et l'autre le plus pratique du nouveau monde: je veux dire le peuple anglais et le peuple américain. Je m'étonne, moi qui suis de descendance française et à qui l'on refusera peut-être d'attribuer le sens des affaires, d'avoir à répéter cette vérité élémentaire à une majorité de mes compatriotes qui appartiennent à une race d'hommes pratiques et réfléchis, dont l'aptitude aux affaires et la probité commerciale sont admises de temps immémorial. Cet instinct des affaires a fait de la Grande-Bretagne et des Etats-Unis d'Amérique les deux grands pays commerciaux qu'ils sont aujourd'hui; je m'étonne, dis-je, d'avoir à

rappeler à mes collègues de cette Chambre une vérité si banale, qu'avant d'adopter de pareilles innovations, il faudrait tenir compte de l'expérience qu'en ont faite la Grande-Bretagne et les Etats-Unis.

Mon honorable ami (M. Manion) citait, cet après-midi, l'exemple de la France en faveur de la nationalisation des chemins de fer. Je sais un peu à quoi m'en tenir sur le système français, et je déclare aux membres de ce comité que le système gouvernemental a été en France un fiasco.

Mais voyons ce qui en est des Etats-Unis et de la Grande-Bretagne. J'ai donné à la Chambre, l'autre jour, certains faits et certains chiffres relativement à la situation des chemins de fer américains; mais que l'on me permette de rappeler une fois de plus quelques autres faits ou chiffres donnés récemment à Montréal par M. Mitchell, Canadien de naissance et qui est devenu un de ceux qui, à New-York, dirigent les affaires de ce grand centre commercial. Voici ce que disait M. Mitchell dans un discours qu'il a prononcé au club Canadien à Montréal:

Malgré l'augmentation des tarifs, augmentation beaucoup plus considérable que jamais administration privée aurait voulu solliciter et qui a produit un revenu brut de 865 millions de plus, le peuple de notre pays, après avoir souffert d'un service inférieur, a dû avancer, à titre de contribuable, la somme de 210 millions, différence entre les gains nets et le montant du loyer garanti. En d'autres termes, le peuple américain a payé en frais de transport 865 millions de plus un service inférieur et on l'a taxé en outre de 210 millions, de sorte que l'exploitation fédérale coûte au peuple pour une seule année la somme de 1 milliard 75 millions. Avec ces chiffres devant vous, inutile de répéter que le goût pour la nationalisation s'est très sensiblement refroidi l'an dernier.

Quelle a été maintenant, monsieur le Président, l'expérience de la Grande-Bretagne? Sans les choses de la politique nous sommes guidés par l'expérience de la mère des parlements; dans les choses du commerce, nous sommes guidés par les principes dont s'inspire le peuple anglais. Quelle est donc, monsieur l'Orateur, cette expérience de la Grande-Bretagne? Je trouve ce renseignement, non pas dans le "Soleil" de Québec, comme le disait mon honorable ami de Toronto-Ouest (M. Hocken) avec ses manières douces et engageantes, mais dans le "Saturday Night," ce grand périodique hebdomadaire de Toronto:

Sir Eric Geddes a fait récemment à la Chambre des communes une déclaration sur la situation des chemins de fer de la Grande-Bretagne. Il a dit qu'après quatre années d'exploitation gouvernementale des chemins de fer, ceux-ci se trouvent dans une situation financière à demi-paralysée et leur exploitation fait perdre au Gouvernement 250,000 piastres par jour. D'autres déclarations faites par un personnage qui a visité l'Angleterre tendent à établir que les employés de chemins de fer, y compris les ouvriers des mines de houille et des établissements qui fournissent du matériel aux chemins de fer, ont confisqué les propriétés. Tout le réseau des voies ferrées d'Angleterre est aujourd'hui virtuellement en faillite. L'obligation de combler le déficit du service et d'acquitter les loyers envers les propriétaires incombe au trésor public, c'est-à-dire que l'accroissement des frais de la main-d'œuvre est supporté par le peuple anglais au moyen de taxes.

Ces choses ne sont pas de mon invention; celui qui parle est sir Eric Geddes qui, demain, monsieur le président, je suis heureux de l'apprendre, sera le principal de l'université McGill. Que dit-il encore?

Du mois d'octobre au mois de novembre 1918, il y a eu huit augmentations successives de salaires, variant de trois à six chelins par semaine et s'élevant au total de 33 chelins (7 piastres 40). Ainsi se trouve ajouté au bordereau de paye une somme de 275 millions. A la fin de l'année, lorsque Lloyd George sollicita du pays un vote de confiance, les unions des employés de chemins de fer firent de nouveau la demande d'une journée de huit heures. Elle leur fut accordée. Ainsi s'ajouta au bordereau des salaires une somme de 125 millions de plus, ce qui est un accroissement total de 400 millions; autrement dit, 160 p. 100.

La liste de paie avait été portée à $650,000,000 comparativement au revenu total du chemin de fer, qui était de $680,000,000 avant la guerre. En outre il s'était produit une forte augmentation dans le prix du charbon, de l'acier et des autres matériaux, ce qui ajoutait encore $140,000,000 aux frais d'exploitation.

L'augmentation a porté les frais d'exploitation à un total de $970,000,000 par année. Y compris la rente ou l'intérêt sur le placement, ces frais reviennent maintenant à un total de $1,220,000,000 au lieu de $680,000,000 qu'ils représentaient avant la guerre, soit une augmentation d'environ 80 p. 100.

Il n'y a pas eu augmentation dans les taux de transport des marchandises pour compenser l'augmentation des frais d'exploitation, et l'augmentation des taux de transport des passagers dans une proportion de 50 p. 100 au commencement de la guerre, a eu pour effet de restreindre le trafic-voyageurs. Cette augmentation a probablement ajouté $100,000,000 au revenu provenant de ce trafic, ce qui l'a porté à $780,000,000.

M. MACLEAN (York-Sud): Je prierais l'honorable député de corroborer la déclaration qu'il vient de faire; elle constitue une comparaison entre le temps de guerre et le temps de paix.

L'hon. M. LEMIEUX: Si mon honorable ami s'imagine que le temps de paix va déterminer une administration plus économique de notre réseau de chemins de fer, il est plus visionnaire que je ne le pensais.

M. BURNHAM: Quelle alternative l'honorable député a-t-il à suggérer?

L'hon. M. LEMIEUX: Encore un instant et j'ai fini, je n'ai que vingt minutes à ma disposition. Les honorables députés de York-Sud et d'Algoma-Est ont beau dire que l'Ontario et l'Ouest sont en faveur de la nationalisation, la population de ces provinces, qui a le sens des affaires, ne saurait manquer de réfléchir avant de consentir à ce qu'on lance le Canada dans une pareille aventure, pour peu qu'elle soit au courant de chiffres comme ceux que j'ai cités ce soir. Mon honorable ami a parlé de télégraphes. Je suis en faveur de la nationalisation des câbles télégraphiques, surtout pour des raisons d'impérialisme. L'expérience nous enseigne que le câble du Pacifique peut être rendu profitable; mais quel rapport avons-nous au sujet des lignes télégraphiques appartenant à l'Etat? Avec votre permission, monsieur le président, j'aurai fini dans deux ou trois minutes.

M. le PRESIDENT (M. Michaud): Avec le consentement du comité.

Quelques VOIX: Continuez.

L'hon. M. LEMIEUX: Un membre du congrès américain, M. Aswell, de la Louisianne, a présenté un projet de résolution demandant la nationalisation des lignes télégraphiques. Ces lignes sont sous le contrôle du Gouvernement depuis quelque temps. Voici la déclaration de M. Aswell, telle qu'elle a été publiée :

Je suis l'auteur du projet de résolution sur lequel on a basé la loi existente transférant à l'Etat le contrôle des lignes télégraphiques et téléphoniques, pour la durée de la guerre. Je croyais sincèrement à ce système, et j'ai travaillé fidèlement à l'implanter, mais j'avouerai franchement que je suis bien désappointé et découragé de remarquer qu'on a augmenté de vingt pour cent le tarif des dépêches télégraphiques. Je ne suis pas encore prêt à admettre que cette augmentation fût justifiable ou nécessaire; elle équivaut, pour moi, au glas funèbre de la nationalisation des lignes télégraphiques, téléphoniques et de chemin de fer. J'ai à demander pardon à mon pays et au Congrès.....

Oui, à la lumière de l'expérience, il se sent obligé de demander pardon.

....d'avoir présenté mon projet de résolution, s'il est vrai que le contrôle exercé par le Gouvernement doive avoir pour effet l'augmentation des taux.

Le meilleur moyen auquel on ait eu recours jusqu'à présent pour l'administration de nos services d'utilités publiques, comme, par exemple, un réseau de chemins de fer, c'est l'institution de la Commission des chemins de fer; elle contrôle les taux et donne ample satisfaction au public. Cependant, nous sommes en présence des faits; il nous faut prendre possession du Nord-Canadien. Au nom de tout ce qu'il y a d'honnête et de sacré, administrons ce réseau de manière à justifier les espérances du peuple, accordant à ceux qui seront préposés à cette administration, des pouvoirs qui ne soient pas indépendants du contrôle de la députation. On a dit, il y a un instant, que le gouvernement libéral s'était montré prodigue à l'égard des compagnies de chemins de fer. En justice pour sir Wilfrid Laurier, le grand homme d'Etat qui vient de disparaître, je répondrai que lui, au moins, n'a jamais accordé à une compagnie de chemins de fer, un pouce de terre canadienne, tandis que le parti tory, avec ses subventions, a créé tous les barons terriens que l'on voit aujourd'hui dans ce pays.

M. MORPHY: Comme tous les autres membres de la gauche, le député de Maisonneuve s'est éloigné du sujet. Cependant, j'ai compris qu'à ses yeux, la question de la nationalisation n'en était pas une. Je suis surpris qu'il ait fait cette déclaration, car jamais l'opinion publique n'a été saisie d'une question plus importante que celle de la nationalisation des grands chemins de fer, dont il s'agit dans ce bill. J'avoue qu'en théorie, la question de la nationalisation n'en est pas une, à l'heure qu'il est, mais elle est impliquée dans la situation où se trouve actuellement le Canada, et elle prend l'importance d'une question nationale parce que les chemins de fer ont été mis à la charge du pays. Je ne passerai pas en revue les griefs provenant de la manière dont le pays a pris possession de ces lignes. Le député de Maisonneuve dit que le motif qui a déterminé le Gouvernement à faire ce qu'il a fait, c'est qu'il voulait plaire à l'Ontario et à l'Ouest.

Il est très difficile de comprendre pourquoi il inclut l'Ontario, lorsque pas un seul chemin de fer que l'annexe nomme n'est situé dans cette province-là.

L'hon. M. LEMIEUX: Mon honorable ami ne veut pas être injuste, je le sais. C'est en traitant la question de la nationalisation au point de vue théorique que j'ai dit que le Gouvernement, en agitant cette question, cherchait à plaire à l'Ontario et à l'Ouest—je ne parlais pas de ce projet en particulier.

M. MORPHY: J'accepte la déclaration de l'honorable député et je le prendrai à partie pour avoir dit que c'était pour plaire à l'Ouest. Dans l'annexe du bill, il est question d'acquérir quarante-quatre chartes relatives à des voies ferrées qui traverse-

ront les terres fertiles des provinces de l'Ouest, chartes que d'autres compagnies de chemins de fer avaient sollicitées et qui ont une grande valeur, dit-on, en ce qu'elles permettent de relier des embranchements au réseau principal que le pays doit entretenir et exploiter. Quand l'honorable député parle de l'Ouest, je pense à ce qu'est cette partie du pays. Douze ou treize de ces lignes se trouvent dans l'Alberta; vingt-trois, dans la Saskatchewan; quatre, dans le Manitoba et quatre, dans la Colombie-Anglaise. Il est bien vrai que mon honorable ami n'aime pas l'Ouest.

L'hon. M. LEMIEUX: Au contraire.

M. MORPHY: En vérité, il ne peut pas comprendre qu'on en fasse un éloge. L'autre soir, il se plaignait amèrement, il pleurait presque: Tout cet argent pour l'Ouest et rien pour la province de Québec, disait-il. Comme il me peine de voir ce beau territoire de l'Ouest sur le point de prendre un nouvel essor.

J'ai été frappé des propos du représentant de Waterloo-Nord (M. Euler) au sujet des immenses ressources du Canada. Mon esprit s'est aussitôt reporté sur la grande province d'Alberta réclamant à grands cris, comme si elle était dans le désert, des embranchements destinés à donner accès à ses splendides ressources. Cependant, le représentant de Maisonneuve dit: Rien pour la province de Québec; que l'Ouest crève donc de faim.

Ne considérons que les richesses naturelles de l'Alberta. Elle dépassent les rêves de l'avarice. J'ai été surpris en jetant un coup d'œil sur les chiffres; il y a dans cette province deux cent soixante-dix-neuf houillères en activité qui ont livré 4,648,604 tonnes de charbon en 1916-17—malgré leurs moyens insuffisants et l'absence d'embranchements. Plus de 4,000,000 de tonnes de charbon tirées d'un pays presque inconnu en tant que producteur de houille! Enfouis dans le sol de l'Alberta qui produit le froment doré se trouvent de riches gisements de houille auxquels personne ici n'aurait songé. Ce sont ces champs que sillonneront ces embranchements, ces champs qui alimenteront et développeront leur trafic et fourniront des amas de céréales et de houille au réseau de l'Etat.

Cependant, l'honorable député dit: Dépenser de l'argent là-bas? N'y a-t-il rien pour la province de Québec? Jusqu'où des députés ravaleront-ils leurs arguments qui ne réflètent pas un noble esprit public? Nous tournons tous nos regards vers l'Ouest que nous considérons comme l'insigne précurseur de la prospérité à venir, comme le véritable pourvoyeur de l'empire pendant les âges futurs. Pourtant l'honorable député s'écrie: Tout pour l'Ouest, rien pour la province de Québec!

Le chef de l'opposition a été beaucoup plus franc que le représentant de Maisonneuve, car il nous a dit quelle est son attitude à l'égard de la nationalisation. Il n'a pas confiance en elle, telle que le bill l'applique. Il n'a pas confiance en rien de ce que le ministère entreprend. Il consent donc à mettre en péril non seulement la prospérité de l'Ouest, mais le succès de cette entreprise, uniquement pour de piètres avantages politiques. L'autre soir, il a clairement fait connaître son attitude à l'égard de la nationalisation, en disant:

> Je n'ai jamais approuvé la nationalisation. Il n'y a pas à se tromper au sujet de mon attitude, je n'en veux pas maintenant parce que je crois que l'initiative privée fera mieux en cette matière. L'initiative et l'énergie des particuliers donneront de meilleurs résultats que la nationalisation, principalement en ce qui concerne le progrès de la colonisation.

Le chef de l'opposition est certainement franc. Le représentant de Maisonneuve combat la nationalisation parce que, si l'Etat s'empare de ces chartes, dit-il, il empêchera l'initiative privée de construire ces chemins de fer. Tout en se disant favorable à la nationalisation, il plaide pour l'initiative privée parce que l'acquisition de ces chartes par l'Etat, dit-il, empêchera les particuliers d'établir ces voies ferrées. Ainsi nous avons deux membres de l'opposition qui sont hostiles à la nationalisation.

Le représentant de Trois-Rivières (M. Bureau) dit: Je n'ai que faire de la nationalisation; je m'y oppose entièrement du commencement à la fin. Un député obscur de l'Ontario, le représentant de Waterloo-Nord (M. Euler)—et je me demande comment il peut faire cause commune avec la gauche sur cette importante question—déclare aux députés du premier rang qu'ils se trompent entièrement. Ainsi, nous avons de l'autre côté les chefs de file qui sont hostiles à la nationalisation, la troupe qui craint de parler et une voix qui s'élève, seule, dans le désert pour les morigéner.

Quelle belle famille les honorables députés de la gauche ne présentent-ils pas sur cette question! Les contribuables de toutes les provinces, y compris celle de Québec, sont, j'en suis fermement convaincu, et comme l'a dit un honorable député, ce soir, de cœur et d'âme, réellement et honnêtement, favorables à la nationalisation en ce

qui regarde ce grand réseau de chemin de fer. Et pourquoi? Que faire autrement? L'Etat a les chemins de fer à sa charge et il appartient à l'Etat de les exploiter. Sinon, par qui donc?

Que l'opposition se débarrasse de cette critique destructive et soumette au comité un plan tendant à l'exploitation heureuse du chemin de fer, malgré les difficultés qui nous assaillent aujourd'hui. Cette entreprise peut être pour le moment, je l'admets, un fardeau accablant, mais avec le temps elle deviendra d'un intérêt public considérable et le pays tout entier en ressentira les bienfaits.

Je veux bien reprendre mon siège pour permettre à n'importe lequel de mes collègues de donner son opinion sur toute autre proposition qui s'offre à son esprit. Vous voyez d'ici, monsieur le président, l'inanité de la situation. Depuis nombre de jours, des heures et des heures d'une opposition factieuse nous ont été imposées; on a fait perdre le temps de la Chambre et du pays sans qu'aucun membre ait pu nous présenter une autre propositon. Encore si nos collègues de la gauche nous disaient: Nous avons un projet, mais nous ne le vous dirons pas. Non, ils n'en ont pas le courage. Le Parlement fédéral, est témoin chaque jour d'une critique destructive. Y a-t-il jamais eu un temps dans l'histoire parlementaire du pays où la clôture ait été plus justifiée qu'à l'occasion de cette critique des plus futiles et des plus nuisibles, quand les honorables députés ne discutent même pas sur l'article soumis au comité?

M. ROBB: Avec la permission de l'honorable député je lui ferai observer que le Gouvernement a été saisi d'un projet pas plus tard qu'au mois de février. Je cite un extrait du rapport de l'assemblée annuelle du Grand-Tronc tenue à Londres, Angleterre, le 21 mars 1919. A cette assemblée le président dit que l'on a offert au Gouvernement

> ..une entente exclusive pour l'échange du trafic à North-Bay avec toutes les lignes de l'Etat, y compris, naturellement, le Grand-Tronc-Pacifique, procurant ainsi aux lignes de l'Etat dans l'Ouest un accès à toutes les lignes du Grand-Tronc sur tous les points de l'Est, offrant en même temps d'exploiter toutes les lignes nationales de l'Est au prix coûtant.

M. MORPHY: Le comité verra avec plaisir qu'on a rompu le silence. Mais que pense le leader de l'opposition sur ce sujet? Ce plan a-t-il son approbation? Qu'en dit l'honorable député qui vient de prendre la parole? Admet-il que c'est un bon projet? Voyez-le sourire. Lui-même ou le chef de l'opposition veulent-ils en prendre la responsabilité?

M. ROBB: Que pense l'honorable député lui-même?

M. MORPHY: Je n'ai pas étudié une proposition aussi chimérique contenue dans une résolution qu'on n'a lue qu'à moitié. La situation intéresse vivement tout le pays; son avenir y est engagé. Je le répète, c'est une pitié, une honte, d'occuper le temps de la Chambre par des critiques aussi nulles, sans que les honorables membres de la gauche puissent nous fournir un seul argument sérieux de leur politique. Par leur pauvreté de ressources, leur absence de mesures tendant au progrès, leur impossibilité de présenter aucun projet, ils montrent bien qu'on ne saurait les tenir pour des hommes sérieux. En dérobant ainsi le temps de la Chambre pour faire de l'obstruction à l'une des plus grandes mesures qui aient jamais été soumises au pays, ils doivent être blâmés.

M. PELLETIER: On a beaucoup parlé d'entreprises privées et d'exploitation par l'Etat. Je ne crois pas que ce soit la véritable question en jeu. Cependant, puisque le Gouvernement, d'un autre côté, est prêt à exploiter à titre de propriétaire, tous les chemins de fer, le Pacifique-Canadien excepté, la nationalisation est appelée, à mon avis, à jouer son rôle dans cette pièce. Je suis loin d'être disposé de voter pour le projet de loi n° 70. D'abord, nous, de l'opposition, voulons connaître les noms des directeurs, leurs appointements, et le reste.

L'autre soir, il ne nous a pas fallu moins d'une heure pour savoir que les appointements de M. Hanna étaient de $25,000 par année. De plus, je ne crois pas que le pays en nationalisant ces chemins de fer soit en meilleure posture, parce que la compagnie demandera des sommes immenses pour la réparation des voies. Et plus tard, on trouvera, chaque année, de très gros déficits. Que décidera alors le Gouvernement? Tout simplement: "Cette exploitation nous fait perdre de l'argent, nous allons la confier à des entreprises privées."

Ces chemins de fer seront alors remis entre les mains des mêmes accapareurs, amis du Gouvernement et le public sera le perdant. Nous avons aussi demandé qui étaient les propriétaires des zones de terrain desservies par les quarante-quatre voies ferrées dont le Gouvernement désire renouveler les chartes. Nous n'avons pu obtenir de réponse; mais je puis affirmer sans crainte de me tromper que messieurs Mackenzie

et Mann à eux seuls sont détenteurs de milliers d'acres. J'ajoute que les fils de M. Mackenzie sont propriétaires de milliers d'acres dans ces districts; et d'après les renseignements qui m'ont été fournis par un ami d'un des honorables députés de la droite, monsieur le président, qui s'était rendu dans l'Ouest pour y faire l'achat de terrains de culture, ces terrains ou lots de terre sont la propriété de sir William Mackenzie ou de sir Donald Mann ou du fils de sir William Mackenzie. Pourquoi se sont-ils, ainsi que d'autres spéculateurs, assurés la propriété d'une telle superficie? Si je ne me trompe, c'est simplement qu'ils étaient au fait des intentions du Gouvernement et se sentaient absolument garantis en faisant l'acquisition de ces terrains. Il n'y a pas lieu pour nous de demander plus de renseignements à l'égard de ce bill, monsieur le président, car depuis que la "machine infernale", le règlement de clôture, a été mise à l'œuvre, le mot d'ordre pour ces messieurs de la droite c'est "motus". Le Gouvernement se donne beaucoup de mal pour obérer le pays qui doit déjà plus de 2 milliards. Je me permettrai de demander quels sont les banquiers du monde. Le trésorier de la république voisine annonçait récemment que les Etats-Unis avaient fait de nouvelles avances aux Alliés dans les proportions suivantes: Grande-Bretagne, 100 millions; Roumanie, 5 millions; Serbie, $268,000. Si l'on tient compte des prêts faits antérieurement cela donne un total de $9,138,829,000 d'avances faites par les Américains aux Alliés, dont $4,236,000,000 sont allés à la Grande-Bretagne. N'est-ce pas là une somme suffisante pour nous engager à réfléchir avant de nous obérer davantage? J'en ai le sincère espoir; mais l'espérance n'a pas sa place ici pour la raison bien simple que la question est décidée d'avance. Le règlement de clôture est appliqué et le projet sera voté bon gré mal gré; toutefois je ne manquerai pas de voter contre son adoption car, à mon avis, il serait contraire aux intérêts bien entendus du pays de l'adopter.

M. TWEEDIE: Je ne me proposais pas de discuter longuement sur ce bill, mais il a entraîné une si longue discussion portant sur l'Ouest canadien que, en qualité de représentant de cette partie du pays, je juge qu'il est de mon devoir d'offrir quelques commentaires.

Les arguments avancés par l'honorable député de Maisonneuve (M. Lemieux) m'ont quelque peu surpris. Il se plaint de toute dépense qui a pu être effectuée dans l'Ouest. Au contraire, j'ai grandement apprécié les arguments très solides invoqués par l'honorable représentant de Red-Deer (M. Clark) qui a mis en lumière les avantages que présente cette contrée. Nous avons besoin de chemins de fer là-bas. La province d'Alberta est riche en terre à blé, en forêts, en terrains miniers, en houillères, en gisements d'asphalte; elle est tellement riche en production naturelle que, si je ne me trompe, dans un avenir prochain elle sera au premier rang des pays miniers comme elle est aujourd'hui une des régions agricoles les plus productives du Dominion. Un représentant de l'Ontario (M. Morphy) a signalé les charbonnages de la province en question. La province de la Nouvelle-Ecosse dont l'honorable leader de l'opposition a l'honneur d'être un représentant, renferme les régions carbonifères les plus riches du Dominion et depuis des années et des dizaines d'années s'applique à l'extraction de la houille; cependant, en 1918 la province d'Alberta a livré plus de charbon qu'aucune autre province du Dominion. C'est la possession de ces ressources naturelles qui, dans l'Ouest, nous engage à pousser l'établissement de voies ferrées; et d'autres motifs nous y engagent également. Nous avons les obligations qui ont été assumées par la législature de cette province. Fortes critiques ont été formulées sur le compte de Mackenzie et Mann et à cet égard je ne l'ai cédé à personne. De l'Atlantique au Pacifique il n'est pas de gouvernement qui n'ait été l'objet de leurs tendresses. Ils ont capté tour à tour les gouvernements du Dominion, qu'ils fussent conservateur ou libéral, et aussi ceux des législatures provinciales; il n'est pas de Canadien qui ait contribué autant que ces deux hommes, si je ne me trompe, à corrompre la vie publique de notre pays. Nos adversaires vont-ils permettre que la question d'un de nos grands réseaux de voie ferrée reste entre les mains de ces hommes, ou sont-ils bien résolus à ce que nous assumions la responsabilité dont le Gouvernement actuel a été chargé? Notre situation est telle qu'il nous faut choisir entre le gaspillage des fonds publics au profit de ces nababs de l'industrie des chemins de fer qui sont l'objet des critiques de nos adversaires, et l'acceptation de charges, la dépense de fonds dans une entreprise que nous pourrons éventuellement faire tourner au profit du peuple.

En ce qui regarde la province d'Alberta, toutes les chartes dont il est question dans la deuxième annexe ont été garanties par le gouvernement de cette province. Ils obtinrent leurs chartes, leurs obligations furent

garanties, les obligations concernant trois lignes ont été vendues et le produit en est déposé à la banque. Les honorables députés de la gauche invoquent le crédit et l'honneur de notre pays.

Je leur demanderai s'il est plus honorable de ne pas construire ces voies ferrées dans la province d'Alberta après avoir vendu des obligations aux capitalistes anglais, que de satisfaire aux engagements contractés, non par ce Gouvernement, mais par le gouvernement de la province d'Alberta? Nous devons à ces détenteurs d'obligations de construire les voies en question. Nous le devons également aux colons qui se sont établis le long de ces voies projetées, et dans les régions qu'elles sont censées desservir. Ainsi que l'ont reconnu les membres de l'opposition, lorsque cette annexe fut ajoutée, ces voies encourageront la colonisation. Nous avons déjà invité les colons à s'établir dans la province d'Alberta. Des milliers, des dizaines de mille ont répondu à cet appel en se fiant aux chartes dont les obligations étaient garanties et vendues. Ces colons ont amené avec eux les membres de leur famille, et réclament depuis 1911 la construction des voies promises. Je soutiens que notre Gouvernement doit à ces colons d'employer les produits des obligations souscrites à établir des voies de communication dans la région ainsi colonisée.

Les membres de l'opposition manifestent beaucoup d'inquiétude quant à savoir si les districts que doivent desservir ces chemins de fer sont susceptibles d'en faire une bonne entreprise. Je souhaiterais pouvoir conduire un bon nombre de mes amis à travers cette région. Ils y verraient des domaines agricoles qui sont parmi les plus riches du Dominion, qui produiront plus tard des millions de boisseaux de blé, et alimenteront nos ports de l'Est.

Ces honorables messieurs de l'opposition se plaignent de ce que tant d'argent se dépense à construire des chemins de fer dans l'Ouest, mais tous se gardent de mentionner les centaines de millions qui ont servi à améliorer les ports et les terminus de Sydney, Halifax, Saint-Jean, Québec, Toronto et Fort-William. Nous comprenons qu'ils constitueront un débouché aux produits de l'Ouest et nous demandons seulement qu'on en tienne compte, que l'on nous permette de développer les ressources de notre propre pays à l'aide des chemins de fer. C'est ainsi que les produits de l'Ouest contribueront à alimenter les grands ports que vous avez dans l'Est.

[M. Tweedie.]

Mon honorable ami de Maisonneuve (M. Lemieux) s'est grandement ému du résultat que pourrait avoir sur les marchés monétaires du monde la résurrection de ces chartes. Il prétend que cela nous mène à la banqueroute, et que l'insertion de ces chartes dans l'annexe nous mettra dans l'impossibilité d'emprunter un seul dollar. Ignore-t-il que toutes les compagnies de chemin de fer du Canada détiennent depuis des années des chartes d'embranchements, qui n'ont jamais été construits, pendant que dans maints endroits du pays les gens manquent de voies de communication? La construction des voies en question n'influera aucunement sur le crédit de notre pays.

L'honorable député a fait entendre que ces lignes de chemins de fer étaient prolongées parce que l'Ontario favorisait la nationalisation des voies ferrées, et que c'était en même temps une fiche de consolation que l'on offrait à l'Ouest pour lui faire accepter le tarif. Il devrait pourtant comprendre que le tarif et la construction de chemins de fer sont des problèmes qui diffèrent totalement l'un de l'autre, et les citoyens de l'Ouest qui réclament l'abaissement du tarif ne changeront pas d'avis parce que ce Gouvernement leur aura promis de construire un chemin de fer. Il n'y a aucune partie du Canada qui soit plus favorable à l'étatisme que les grandes provinces de l'Ouest. Il se peut que ce soient les circonstances qui nous forcent à pratiquer cette politique, mais il s'écoulera peu de temps avant que l'Ouest exige la nationalisation de tous les services d'intérêt général, les messageries, les télégraphes, les téléphones, la marine marchande, et presque tous les organismes nécessaires à la vie commerciale du pays. Le peuple désire l'étatisme; je crois que nous devrions être de bon compte et ne pas condamner cette politique avant de l'avoir mise à l'épreuve. Ne nous attardons pas aux mesquines luttes de parti, mais joignons nos efforts et montrons au monde que la nationalisation des chemins de fer et des services publics peut donner des résultats heureux. Que notre coopération serve à attirer les regards de tous les pays sur le Canada comme l'initiateur de cette grande entreprise.

On a critiqué dans cette Chambre les administrateurs du chemin de fer en cause. Tous les membres de l'opposition savent cependant que M. Hanna, le président de l'administration, est réputé être au Canada l'un des hommes qui s'y connaissent le mieux en chemins de fer: pourquoi le Gouvernement ne l'emploierait-il pas? Des remarques ont aussi été faites sur le compte

de M. Z. A. Lash qui est pourtant, comme ces messieurs ne doivent pas l'ignorer, l'un de nos avocats les plus capables. Pour quelle raison n'aurait-on pas recours à ses services? Si d'honorables députés s'avisent maintenant de ternir la réputation de ces messieurs, ils vouent l'étatisme à la ruine, et dans de telles conditions il nous sera impossible de faire consentir nos hommes les plus compétents à remplir ces importantes fonctions.

Toute la critique de l'opposition semble n'avoir eu d'autre objet que de combattre à tout prix la nationalisation, et ils se sont attaqués au Gouvernement sans cause et sans raison, uniquement pour des fins de parti. Ils prétextent vouloir se renseigner sur ceci et sur cela. Emploierons-nous les séance de la Chambre à discuter les rails de 25,000 milles de chemins de fer, ou encore les employés chargés de protéger une section de voie et les gérants généraux?

Il y a d'autres matières, plus graves et plus importantes, à discuter. Nous devrions laisser là ces choses insignifiantes et procéder à des questions d'un intérêt réel. Il n'y a pas lieu de craindre le favoritisme, car les employés des chemins de fer sont assez puissants maintenant pour que le favoritisme ne soit jamais mis en jeu dans l'administration du réseau. Je suis très heureux d'appuyer le projet de loi: c'est une tentative sincère d'enlever autant que possible à la sphère politique les réseaux de voies ferrées. La question de la propriété d'Etat fut discutée en Angleterre pendant les dernières années de la guerre. Ce plan, que l'Angleterre crut digne d'étude (et qu'elle adoptera, je l'espère) devrait, certes, être assez digne du Canada.

M. JOHNSTON: Monsieur l'Orateur, on a insinué que ce projet de loi ne proposait pas d'acquisition par le Gouvernement, mais pourvoyait seulement à un mécanisme d'exploitation de nos chemins de fer de l'Etat. L'honorable député de Maisonneuve est plus responsable que tout autre membre de cette Chambre, je pense, d'avoir fait dégénérer la discussion en un conflit entre les systèmes de nationalisation et d'entreprise privée. Le jour de la présentation du sujet, l'honorable député lut un extrait du "Telegram", de Winnipeg, qui ridiculisait le représentant de Saskatchewan dans le bureau des directeurs, M. Hamilton. Je veux réfuter tout ce qui aurait pu être dit contre les aptitudes de M. Hamilton: et pour cela, il est nécessaire que je réfère à la lecture que fit alors mon honorable ami. L'article avait pour titre: "Comment on fait des experts en chemins de fer". Il était sous forme de lettre adressée au rédacteur du "Telegram", de Winnipeg Le voici:

> Monsieur,—L'Ouest a fourni au Gouvernement, pour remplir des fonctions dans les chemins de fer de l'Etat, deux hommes. Une courte biographie de chacun éveillerait l'intérêt du président Beatty, du Pacifique, et servirait en même temps d'exemple aux jeunes Canadiens. Elle rassurerait quiconque ne croit pas en la nationalisation des chemins de fer. Car elle démontrerait clairement que nos prairies produisent des capitaines de l'industrie grâce à un entraînement des plus simples.
>
> Dès 90, Charles McGill Hamilton fréquentait l'école à Tête-Indienne, et plus tard à Régina. Vers 1902, il s'établit sur une terre, près McTaggart, (Saskatchewan), village situé à environ dix milles au nord de Weyburn. Il suivit cette carrière méritoire, mais tranquille, jusqu'à sa mise en nomination, il y a deux ans, contre le candidat unioniste pour la circonscription de Weyburn.

C'est fausser la vérité, car M. Hamilton ne fut jamais choisi pour faire la lutte contre un candidat unioniste. Il fut candidat libéral quelque trois années avant la formation du Gouvernement d'union.

L'article continue:

> Quelques mois plus tard, il fut nommé directeur des chemins de fer de l'Etat. La culture d'une terre en Saskatchewan est un entraînement puissant à la direction des affaires d'un transcontinental national.

On observera que cet article déclare que M. Hamilton allait à l'école, enfant. Personne, certes, ne trouvera à redire là-dedans, car il est nécessaire à tout jeune homme d'aller à l'école. Ce que l'auteur de l'article oublie de mentionner, c'est que M. Hamilton suivit l'école jusqu'à l'obtention d'un certificat d'enseignement, profession qu'il fit sienne durant un certain nombre d'années.

L'article s'arrête là quant à M. Hamilton. Je tiens à ajouter qu'en plus de ces titres, que je prétends valables, M. Hamilton est, depuis bon nombre d'années, président de ce qui s'appelle en notre province "l'Association des municipalités rurales". Cette organisation a des filiales dans toute la partie constituée de notre province: l'assemblée annuelle le met en rapports avec les préfets, secrétaires et conseillers de ces municipalités rurales. De sorte que personne en notre province, je le prétends, n'est plus apte que ce M. Hamilton à traiter des problèmes de transports. Je ne vois pas pourquoi l'honorable député (M. Lemieux) a lu cet article à la Chambre. Je crois fermement qu'il voulait faire du tort à M. Hamilton; car vendredi, alors que

d'autres membres à votre gauche, monsieur le président, parlaient de la gérance de cette voie, l'honorable député (M. Lemieux), interjeta cette question: "Et M. Hamilton"? Afin de dissiper de l'esprit de l'honorable député toute crainte sous ce rapport, je lui dirai que M. Hamilton est un des hommes qui sont dans le progrès de la Saskatchewan, un de ceux qui feront honneur au bureau de direction des chemins de fer de l'Etat comme à toute autre entreprise. L'autre personne que l'article veut ridiculiser, c'est M. Porter. Je ne lirai pas ce que dit l'article sur M. Porter. Je déclarerai seulement que je le connais depuis nombre d'années et qu'il a même des titres que M. Hamilton n'a pas: il fut mêlé aux chemins de fer durant plusieurs années. Puisque l'honorable député (M. Lemieux) jugea bon de lire l'article en question et de ridiculiser M. Hamilton, j'ai cru bon à mon tour de souligner que la population de la Saskatchewan était très satisfaite de ses représentants au bureau de direction des chemins de fer de l'Etat canadien. Et pour revenir à M. Porter, il fut lié au Grand-Tronc du Pacifique plusieurs années durant. On lui a seulement donné un autre emploi, voilà tout.

L'honorable député (M. Lemieux) a fait, touchant ma province, une autre remarque que je n'ai pas trouvée exacte. Il a déclaré que plusieurs provinces de l'Ouest étaient presque en banqueroute. Je ne sais pas à quelles provinces il faisait allusion en particulier; comme il n'a pas cité de nom, j'ai lieu de supposer que la Saskatchewan est comprise. C'est pourquoi je crois avoir raison de faire transcrire dans le compte rendu officiel des débats un extrait du discours prononcé par le Trésorier de la province de la Saskatchewan, en présentant les estimations budgétaires, le 29 janvier dernier: Il disait:

> A la date du 31 décembre 1918, la dette publique de la province s'élevait à $29,635,906.26. En proportion du chiffre de la population, cela représente une dette de $39.83 pour chaque habitant, en nous servant, pour faire ce calcul, du chiffre employé par le Gouvernement pour fixer la subvention à la province. Toutefois, on doit prendre en considération qu'une grande partie de la dette se soutient elle-même, c'est-à-dire que le contribuable n'a pas d'intérêt à payer sur cette somme-là. Le chiffre de cette dette est $13,159,000; elle comprend les placements faits dans le réseau téléphonique de la province, sur lesquels le public n'a pas d'intérêt à payer. Ce sont les gens qui se servent du téléphone qui paient l'intérêt du capital placé dans ce service, sous la forme de location d'appareils et autres frais. Notre service téléphonique est basé sur le principe que seuls les gens qui en font usage, et non pas les contribuables en général, doivent en supporter les frais. Et, quoique la province ait prêté au département des téléphones la somme de $7,184,000, pour organiser notre service téléphonique, le revenu général de la province n'est pas grevé d'intérêt ou de fonds d'amortissement sur cette somme. Le département des téléphones paye au trésor chaque année, à même ses recettes, une somme égale à l'intérêt sur ce placement et au fonds d'amortissement pour l'élimination de la dette.

Le gouvernement de la Saskatchewan a prêté à la Saskatchewan Cooperative Elevator Company $1,878,000. La Commission des prêts agricoles a avancé aux fermiers de la province une somme de $1,826,000, et il y a eu une autre somme moins élevée prêtée au sujet du cyclone de Régina. Donc, monsieur le président, ceci laisse la dette nette de la province de la Saskatchewan à $16,476,000, soit $22.14 par habitant. Ceci peut être comparé avantageusement, je crois, avec la dette des autres provinces du Canada.

On a beaucoup parlé des lignes d'embranchements, énoncées dans la deuxième annexe du projet de loi que nous discutons en ce moment, et des députés ont demandé des renseignements à leur sujet. J'espère avoir l'occasion de parler, quand on examinera cette partie du projet; alors, je pourrai fournir des informations qui seront suffisantes, je pense, pour convaincre mes collègues que toutes les lignes, dont ces chartes prévoient la construction dans ma circonscription, sont absolument nécessaires à son développement. Je n'ai aucun doute qu'il se trouvera d'autres députés des provinces de l'Ouest pour en dire autant de leur circonscription. A ce sujet, que l'on me permette de faire remarquer que, quoique l'on ait accusé le Gouvernement de faire de la politique avec ce projet de loi, les citoyens de Saskatchewan ont l'œil sur le Gouvernement et sur son programme de chemins de fer. Peu importe le parti qui soit au pouvoir, ils veulent que celui-ci fasse construire les lignes d'embranchement dont on a tant besoin dans la province.

M. CASGRAIN: Je n'ai pas l'intention de m'étendre longuement sur le sujet. Quand je suis parti à Montréal, vendredi dernier, je croyais que la mesure serait adoptée avant mon retour; mais je m'aperçois que pendant mon absence, après que certains députés eurent adressé la parole, le Gouvernement a jugé nécessaire de limiter le débat. Je suis heureux de l'occasion qui m'est fournie ce soir de pouvoir assister à la discussion de ce projet de loi. En étant dans le train, j'ai lu par hasard dans un journal, que l'on prétend partisan du Gouvernement, que l'attitude des députés de l'opposition dans la circonstance n'était pas

sérieuse, que nous n'étions que les porte-parole, les gramophones, pour ainsi dire, et les outils de certaines personnes qui nous forçaient à faire cette lutte contre le Gouvernement pour l'empêcher de mettre son projet à exécution. On mentionnait à ce propos les noms de lord Atholstan et de lord Shaughnessey. Eh bien, monsieur le président, puisque ces nobles personnages exerçaient une assez grande influence en 1911 pour faire élire le Gouvernement actuel, on ne peut assurément pas critiquer ceux qui citent leurs paroles aujourd'hui. Pour les besoins de la discussion, leur opinion devrait être aussi bonne maintenant qu'en 1911. Nous ne sommes pas poussés par lord Shaughnessy, ni par lord Atholstan; nous traduisons notre propre pensée et nous disons ce que nous croyons devoir être dit au sujet de ce projet de loi.

Pourquoi tant de hâte? Pourquoi imposer la clôture? Quand le député de Trois-Rivières (M. Bureau) et d'autres députés de la gauche demandaient des renseignements qu'ils avaient parfaitement le droit d'obtenir, pourquoi le Gouvernement ne leur a-t-il pas répondu comme il fallait et ne leur a-t-il pas dit pourquoi ces quarante-quatre chartes figurent dans l'annexe? Le député de Calgary-Ouest (M. Tweedie) dit que ces chartes sont d'absolue nécessité pour l'Ouest. S'il en est ainsi, à mon avis, il y a nombre d'années, le Gouvernement aurait dû forcer son meilleur ami, le Nord-Canadien, à veiller aux intérêts de ses plus chers amis, les provinces de l'Ouest.

On nous reproche de ne pas avoir de système: un des députés de la droite a affirmé que pas un seul d'entre nous ne pourrait définir notre système. Monsieur le président, les membres de l'opposition ont pleine liberté de critiquer les systèmes du Gouvernement; et lorsqu'il y aura lieu de prescrire les mesures voulues pour sauver le pays de la calamité que nous prépare le Gouvernement, le chef de l'opposition et ses partisans seront prêts à soumettre leurs propres systèmes. Les provinces de l'Ouest demandent, à grands cris, de nouveaux chemins de fer pour donner l'essor à leur progrès. Il y a longtemps que ce besoin se faisait sentir. Le Pacifique-Canadien fut construit par une compagnie particulière, subventionnée par le Gouvernement du jour, dont les membres étaient porteurs de nombre d'actions de la compagnie. D'autres chemins de fer ont été subventionnés, mais pas dans la même mesure que le Pacifique-Canadien. Le Grand-Tronc a reçu le concours financier de l'Etat, le Nord-Canadien en bénéficia également, à titre d'amis du Gouvernement, puis les provinces d'Ontario et de Québec et celles de l'Est prodiguèrent leur argent au bénéfice des provinces de l'Ouest; or, monsieur, dans la province de Québec, il y a des régions où l'on demande d'ancienne date des chemins de fer et ce n'est qu'en l'an du Seigneur, 1919, qu'on obtiendra un chemin de fer—il s'agit ici de mon comté, Charlevoix-Montmorency. L'Ouest, nous dit-on, a un besoin absolu de chemins de fer. La nationalisation est une manie de l'Ouest, comme tant d'autres choses, le chemin de fer de la baie d'Hudson, par exemple, encore un autre éléphant blanc. L'Ouest veut tout avoir à sa guise, avoir tout en quantité et aux dépens des autres provinces qui n'ont que l'ennui de payer ce qu'elles veulent. L'autre jour, le député de Red-Deer nous a dit qu'il faudrait construire un grand nombre de chemins de fer dans l'Ouest. Voici un livre de date assez récente, publié à Toronto—fait qui devrait lui assurer de l'autorité—et j'y lis :

> Au sujet du Manitoba, à l'étranger qui cherche à s'établir en pays nouveau, on dit:
>
> Les chemins de fer ont devancé l'avenir et il n'y a guère de cultivateurs qui soient éloignés de plus de 8 ou 10 milles d'un chemin de fer.
>
> Et de peur que les attraits du Manitoba ne soient pas assez séduisants, les agents d'immigration de l'Etat disent qu'en Saskatchewan: La province est bien desservie par le Pacifique-Canadien et le Grand-Tronc-Pacifique; que peu des nouveaux établissements sont éloignés de plus de 10 à 20 milles des chemins de fer, les nouveaux établissements n'attendent pas longtemps les avantages des chemins de fer.
>
> Pour l'Alberta et la Colombie-Anglaise, l'argument est le même; il y a des chemins de fer pour conduire le colon sur ses terres, des chemins de fer pour transporter son grain et autres produits agricoles au marché. En d'autres termes, pour me servir de l'expression d'un commis voyageur, les chemins de fer sont "le lieu de conversation pour le monde extérieur".

Ce livre a été publié en 1917 et est intitulé "Railway Nationalization and the average Citizen," par William H. Moore. Il dit aux populations de l'Ouest qu'elles ont assez de chemins de fer.

Le Gouvernement, à mon avis, a adopté son système, un peu au hasard, sans trop réfléchir aux conséquences auxquelles il aboutirait. Quand des hommes comme lord Shaughnessy et M. Mitchell de New-York, cités par le député de Maisonneuve ce soir, M. Beathy, le nouveau président du Pacifique-Canadien; sir William Wilson Hay, gérant général des chemins de fer du Sud-Africain; le professeur Irving Smart et d'autres nous disent que la nationalisation des chemins de fer n'est pas susceptible de réalisation surtout dans un jeune pays

comme le nôtre, quand nous avons sous les yeux l'exemple des Etats-Unis et des pays d'Europe, la France, entre autres, où la nationalisation a abouti à l'insuccès, je me demande comment le Gouvernement a la témérité de grever le pays d'un fardeau comme ce problème des chemins de fer sur lequel on nous demande de voter, ce soir. La seule raison, à mon avis, c'est que le Gouvernement tient à protéger quelques amis. Parmi les intéressés, nous dit-on, figurent sir William Mackenzie et sir Donald Mann pour le capital-actions desquels le Gouvernement a payé plus de $10,000,000, encore qu'on le supposât sans valeur—puis il y a encore d'autres intérêts: la National Trust, le soi-disant cercle financier de Toronto et la banque Canadienne de Commerce. Je tiens de bonne source qu'en 1917, si le Gouvernement n'eût pas prêté son concours financier au Nord-Canadien, c'eût été la ruine de la banque Canadienne de Commerce, et voilà pourquoi il a affecté certains fonds au bénéfice de Mackenzie et Mann, de Z. A. Lash, de la National Trust et de la Contracting Securities Company qui est l'intermédiaire entre la banque Canadienne de Commerce, la National Trust, Z. A. Lash et le cercle financier de Toronto. Je n'hésite nullement à le dire, monsieur le président, car je parle de science certaine, et si ce n'est pas vrai, il y a de l'autre côté de la Chambre des députés qui me le diront. Personne ne peut dire que ce soit une politique sage à cette époque de crise financière et de crise de guerre.

Le bill actuel donne aux honorables députés une occasion d'exprimer leur opinion sur la politique du Gouvernement à propos des chemins de fer et il nous donne aussi l'occasion de dire exactement ce que nous pensons du Gouvernement. En jetant ce lourd fardeau sur le pays, le Gouvernement va perdre le peu de confiance que le peuple avait encore en lui. Cette politique de nationalisation n'est pas acceptable et ne devrait pas être appuyée tant qu'elle ne donnera pas de meilleurs résultats. Avant de l'adopter nous devrions attendre des résultats ou nous laisser guider par les résultats déplorables obtenus ailleurs et tirer profit de cette expérience.

On m'a demandé, l'an dernier, dans certaines régions du pays, pourquoi le peuple n'obéissait pas mieux à la loi de conscription, et j'ai répondu que c'était parce que le Gouvernement n'avait pas la confiance du peuple. Monsieur le président, si le Gouvernement continue à insister sur sa politique actuelle de nationalisation des chemins de fer, il perdra toute la confiance que le peuple a pu mettre en lui. Après les prochaines élections, j'espère que nous aurons un nouveau gouvernement qui sera plus capable d'administrer le pays.

M. CAMPBELL: Je me propose d'offrir quelques renseignements au sujet de quelques embranchements mentionnés dans les fameux quarante-quatre. Je ne pense pas qu'on ait déjà donné des détails de ce genre. Le Gouvernement aurait été bien inspiré de déposer certains renseignements détaillés relativement à l'amendement proposé vendredi. On a demandé ce renseignement, et comme on ne l'a pas donné et que je connais bien certains embranchements dont il est question, il me semble qu'il m'appartient de donner quelques détails à leur sujet.

Pendant la prise en considération de ce bill, on a employé en grande partie le temps à discuter une question qui, suivant moi, n'a pas de rapport avec ce bill, je veux dire la question qui touche au principe de la propriété publique ou de la propriété particulière. J'ai prêté une oreille attentive à presque tout ce qui a été dit et j'ai lu les discours que je n'avais pas pu entendre, et je n'ai pas pu dans tout ce qui a été dit trouver quelque chose qui puisse me montrer que la question générale de la propriété publique ou privée se rattache au bill qui nous est soumis.

Nous qui vivons dans l'Ouest, nous avons traversé la bonne vieille période des fluctuations relatives aux terrains et aux augmentations qui se sont produites il y a quelques années; nous avons acquis certaines propriétés dans l'Ouest, des lots, etc., et quelques-uns d'entre nous les possèdent encore. Cela pourrait donner au public l'idée que nous sommes en faveur de la propriété privée. D'autre part, si nous rencontrions quelque gouvernement paternel qui serait désireux d'acheter nos propriétés à des conditions semblables à celles qui ont été adoptées pour acquérir les propriétés de Mackenzie et Mann, nous abandonnerions avec plaisir au Gouvernement nos droits, comme dans le cas ci-dessus—parce que c'est tout ce qui nous en reste. On pourrait alors dire de nous que nous sommes en faveur de la nationalisation. Cela indique à peu près le seul rapport que cette question de propriété publique ou privée peut avoir avec le bill. Nous avons entre les mains certaines propriétés de chemin de fer—peu importe comment nous les avons acquises quant à ce qui regarde ce bill;—mais nous devons nous en occuper. Le fait que nous les avons, pourrait faire

dire à des gens que nous sommes en faveur de la nationalisation. J'ose dire que si quelque compagnie particulière nous offrait, pour acquérir ces chemins de fer, à peu près le montant que le Dominion a dépensé à leur sujet, le député qui est le plus en faveur de la nationalisation ne s'opposerait pas à céder ces propriétés à cette compagnie. Il n'y aurait pas cinq députés du comité qui, en présence de cette proposition, hésiteraient à se lever et à se prononcer fortement en sa faveur; dans ce cas, nous serions regardés comme étant en faveur des compagnies particulières. Je ne vois pas comment une discussion sur la propriété publique ou privée va résoudre le problème. Le Gouvernement présente ce bill qui ne contient rien pour indiquer qu'il est en faveur de la propriété publique ou privée; il ne s'engage nullement à adopter l'un ou l'autre principe. D'autre part, l'opposition soulève certaines critiques contre le bill. Autant que je m'en rends compte, elle critique le caractère de la mesure et non le principe qu'elle contient; rien n'indique qu'elle est en faveur de la nationalisation ou qu'elle lui est opposée. Si chaque député votait d'après ses convictions, un certain nombre de chaque côté voteraient en faveur de la nationalisation, et un certain nombre seraient neutres, c'est-à-dire voudraient favoriser la nationalisation dans certaines circonstances et s'y opposer dans d'autres. Je ne pense donc pas que nous arrivions à une solution en discutant cette question particulière.

Autant qu'il m'est possible de m'en rendre compte, toute la controverse relative à ce bill roule sur les embranchements et la question de savoir si nous devons faire revivre leurs chartes. Je suis surpris que quelqu'un ne m'ait pas devancé pour donner le renseignement que je vais faire connaître. Je suis plus ou moins intéressé dans une partie du territoire que vont traverser une douzaine ou plus de ces lignes, surtout celles du nord de la Saskatchewan et du Manitoba.

J'ai vérifié la liste, qui a été insérée dans les colonnes des Débats et je me propose de faire l'historique de cinq ou six des chartes énumérées dans l'annexe. Si la Chambre me le permet, toutefois, je dirai quelques mots relativement à la situation générale des voies ferrées dans l'Ouest. La plupart des chemins de fer suivent une direction est-ouest. Jusqu'à une bonne distance dans la direction du nord, le colon peut se rendre indifféremment à l'est ou à l'ouest sans beaucoup de difficultés; il éprouve cependant de grandes difficultés à traverser la région, c'est-à-dire pour se rendre au nord ou au sud. A proprement parler, il n'y a, dans tout l'Ouest canadien, que trois lignes de chemins de fer suivant une direction nord-sud. L'une de ces lignes relie Winnipeg au Pas et la direction nord-sud qu'elle suit n'est qu'approximative. Une autre voie ferrée relie Prince-Albert à Régina via Saskatoon. Une autre ligne relie directement Edmonton à Calgary, sans compter une couple d'autres voies ferrées qui suivent à peu près une direction nord-sud. Les vastes régions, toutefois, qui sont situées entre le parcours de ces lignes de chemin de fer, n'ont absolument aucune communication par voie ferrée, sauf par de longs détours. Le but visé par la construction d'un bon nombre de ces embranchements, c'est d'assurer à ces régions des communications par voies ferrées du nord au sud, sinon tout de suite, du moins pour plus tard. Ces embranchements seront prolongés dans certains districts déjà passablement peuplés, dans le but de fournir des moyens de communications à ces colonies florissantes et de permettre que d'autres territoires plus éloignés soient ouverts à la colonisation; dès que cela sera fait, les voies ferrées seront prolongées jusque-là, et ainsi de suite.

On projette de construire une ligne de chemin de fer pour relier Craven à la jonction de la baie d'Hudson via Yorkton. Cette ligne mettrait en communication directe Le Pas, le terminus du chemin de fer de la baie d'Hudson, avec Régina et traverserait une région absolument dénuée de toutes communication par voie ferrée. Nombre de colons dans cette région sont éloignés de 15 à 40 milles des voies ferrées. L'intention n'est pas de compléter tout de suite ce chemin de fer; on se contentera d'en construire une partie pour desservir premièrement les cantons les plus populeux, et avec le temps on complétera toute la ligne.

M. McKENZIE: Quelle est la longueur de cette ligne de chemin de fer?

M. CAMPBELL: Elle relie Régina à Hudson Bay Junction; sa longueur est d'environ 200 milles. Elle est déjà en partie construite à ses deux extrémités. Je ne suis pas, toutefois, aussi au courant des affaires de cette ligne que de celles qui se trouvent plus au nord.

L'une de ces chartes exige la construction d'une voie ferrée destinée à relier Melfort à la frontière nord-est qui sépare la Saskatchewan du Manitoba. Cette ligne de chemin de fer traverse l'une des régions agri-

coles les plus florissantes de tout l'Ouest canadien; le sol est uniformément propre à la culture. Le mois passé, une nombreuse députation de Melfort et des régions voisines est venue à Ottawa en vue d'insister auprès du Gouvernement pour la construction de cette voie ferrée. Une autre députation d'habitants de ce lieu est ici dans le même but. Le Gouvernement et la commission des chemins de fer ont l'intention de construire une trentaine de milles ou plus et, avec le temps, on prolongera la voie ferrée jusqu'au Pas afin de la relier avec le chemin de fer de la baie d'Hudson. Les plans ne consistent pas à faire exécuter l'entreprise sans délai; il est bon, toutefois, lorsqu'on entreprend de construire une ligne de chemin de fer, de se fixer un objectif à atteindre et de construire ensuite chaque année autant de milles de voies ferrées que la situation l'exige.

Un autre projet encore, c'est de construire une ligne de chemin de fer partant de Hudson Bay Junction, c'est-à-dire du point de bifurcation entre la section de Prince-Albert de l'ancien chemin de fer Nord-Canadien et la section qui va jusqu'au Pas afin de relier cette voie ferrée au chemin de fer de la baie d'Hudson. On projette de construire cette ligne de chemin de fer de Hudson Bay Junction jusqu'à la partie méridionale de la Saskatchewan via Moosomin. On a déjà construit ici et là des parties de ces voies ferrées entre Sturgis et Canora, entre Canora et Yorkton et entre Yorkton et Melville. Le plan consiste à relier ces tronçons entre eux de façon à constituer une ligne de chemin de fer allant du nord au sud et reliant la baie d'Hudson à la frontière méridionale de la Saskatchewan, c'est-à-dire allant jusqu'aux houillères.

M. SINCLAIR (Guysborough): L'honorable député est-il en mesure de dire quelle est la longueur de cette ligne de chemin de fer?

M. CAMPBELL: Je n'ai pas calculé la longueur de cette voie ferrée, je regrette de l'avouer; lorsqu'elle sera définitivement complétée, toutefois, elle aura une longueur d'environ 250 à 300 milles. Je ne suis pas en mesure de fournir des chiffres exacts à ce sujet.

M. COPP: Ce chemin de fer est-il en partie construit?

M. CAMPBELL: De longues sections de cette voie ferrée ont déjà été construites, et il est nécessaire de les relier les unes aux autres afin d'avoir une ligne complète allant du nord au sud.

M. SINCLAIR (Guysborough): Où aboutit cette ligne de chemin de fer au sud?

M. CAMPBELL: Elle aboutit dans la région des houillères d'Estevan, juste à la frontière. La voie ferrée passera probablement à l'est des montagnes Moose, pour relier Moosomin à Yorkton, Yorkton à Canora, Canora à Sturgis et Sturgis à Hudson Bay Junction. Une bonne partie de la ligne est déjà construite; mais les différents tronçons demandent à être reliés les uns aux autres afin d'avoir une ligne de chemin de fer directe entre la baie d'Hudson et les houillères d'Estevan et aboutissant à la frontière qui sépare le Canada des Etats-Unis.

Il y a une autre ligne de projetée, allant de Prince-Albert à la frontière, du côté du nord-est. Je n'en connais pas grand'chose, mais on me dit qu'au nord de Prince-Albert il y a un établissement assez considérable. Au reste, dans ce cas-là, il n'est pas question de bâtir cette ligne tout de suite, mais de la bâtir pour qu'elle pénètre dans cet établissement, afin de parvenir aux importantes régions minières situées sur la frontière entre le Manitoba et la Saskatchewan.

Une autre ligne, encore, c'est celle qui de Melfort ira rejoindre l'embranchement de Thunder-Hill vers le sud-est. Il ne s'agit que de relier des lignes déjà construites. Ce que proposent les délégués de cette région, qui sont ici aujourd'hui, c'est que la ligne raccorde cet embranchement avec Tisdale, au lieu de se rendre directement de Melfort à Thunder-Hill. Cette voie est courte et n'a peut-être que trente ou quarante milles. J'ignore au juste combien elle a de milles de parcours, mais elle passe par une excellente contrée, où elle permettra aux habitants de l'endroit de faire la livraison de leur blé et autres produits à l'est et au sud-est sans avoir à les voiturer sur une distance de soixante à soixante-dix milles.

Vient ensuite une ligne qui de Melfort va à Vonda du côté du sud-ouest, et une autre plus loin, qui de Vonda se rend à Thunder-Hill vers le nord-est. Sans entrer dans plus de détails à ce sujet, je dirai de ces chartes qu'elles embrassent à peu près le même territoire. La distance de Melfort à Vonda est de soixante à soixante et dix milles, et les travaux de nivellement sont faits sur un espace de vingt milles; or, il n'en faut pas davantage pour y poser les rails. Ce nivellement était prêt dès avant la guerre, mais on sait que depuis toute construction a été interrompue. Il est donc

très important de poser des rails sur cette partie du chemin. Autant que je peux savoir, tout ce que l'on projette, c'est de poser des rails sur la partie nivelée cette année et de la prolonger de quelques milles dans la direction de Melfort. Quand cette ligne sera achevée, il y aura une route directe de Saskatoon au Pas, par Melfort et par la vallée de la rivière des Carottes. C'est un pays fertile et suffisamment peuplé.

La somme de travaux que l'on projette actuellement d'exécuter pendant le cours de l'exercice n'embrasse pas un bien grand nombre de milles; ce sont de petits bouts seulement ici et là dans l'Ouest, mais qui, avec le temps, formeront un réseau très avantageux à l'Ouest en général. Je pourrais m'étendre quelque peu sur un certain nombre de ces lignes et retenir davantage l'attention de la Chambre, mais je me bornerai à parler d'une seule ligne dans le Manitoba. A l'ouest du lac de ce nom, comme entre ce lac et celui de Dauphin, il y a une étendue considérable d'un territoire dont grande partie est bien peuplée. Je sais personnellement que l'on y voiture les céréales, non pas, comme quelqu'un le disait tantôt, sur un espace de huit ou dix milles seulement, mais sur une distance de vingt-cinq à trente milles. Le Gouvernement se propose de prolonger la ligne de vingt milles en montant du sud. Il y a ensuite un vide jusqu'à Sainte-Rose-du-Lac et, là, un raccordement existe avec la voie principale du Nord-Canadien. L'intention du Gouvernement est de prolonger d'une vingtaine de milles vers le nord ce tronçon de ligne. D'où il suit que ces prolongements desserviront deux parties différentes de cette contrée, et qu'ils seront plus tard reliés quand le territoire intermédiaire sera peuplé. Dans l'intervalle, seules vont être servies les régions où il existe des établissements. Plus tard seront colonisées les régions un peu plus éloignées et des lignes seront construites qui les traverseront. Il y aura donc avec le temps une ligne continue de Portage-la-Prairie à Winnipegosis, ligne directe, laquelle desservira une des meilleures régions du Manitoba.

On a beaucoup critiqué l'administration du Nord-Canadien, et tout particulièrement MM. Mackenzie et Mann, les propres promoteurs de cette ligne. Je ne reviendrai pas sur ce sujet autrement que pour faire cette observation que nulle critique n'est faite des actes de MM. Mackenzie et Mann en ce qui touche la situation de ces lignes. La députation semble être unanimement d'avis que le réseau des voies ferrées du Nord-Canadien passe par un pays qui est peut-être le meilleur de tout l'Ouest pour les fins d'un chemin de fer. Il faut reconnaître à ces hommes, qui ont été les fondateurs de ce chemin, le mérite d'avoir on ne peut mieux choisi leur terrain, et leur choix a porté sur les régions que ces chartes embrassent. Si donc ils se sont montrés aussi sages dans le choix de ces régions que dans le choix du territoire à travers lequel le réseau du Nord-Canadien a déjà été construit, il est très avantageux au Canada de conserver ces chartes pour l'usage des chemins de fer nationaux du Canada, c'est-à-dire du peuple canadien.

Je pourrais ajouter, à l'égard de ces lignes, que nombre d'entre elles, comme on a dû en faire la remarque, tendent généralement à se raccorder au chemin de fer de la baie d'Hudson, soit indirectement à la jonction de la baie d'Hudson, qui se relie au terminus de ce chemin de fer, grâce à un tronçon de 90 milles du chemin de fer Nord-Canadien, soit indirectement au Pas même, qui est le terminus de ce chemin de fer.

J'aurai peut-être l'occasion de parler plus tard des avantages du chemin de fer de la baie d'Hudson, mais je n'en dirai rien pour le moment. Qu'il me suffise de faire remarquer que si l'on a fait preuve d'autant de sagesse, dans le Nord, que Mackenzie et Mann en ont fait preuve dans le reste de la Saskatchewan et de l'Alberta, le raccordement de quelques-unes de ces lignes avec celle de la baie d'Hudson va être très avantageux à l'Ouest en général. On se rappelle, en effet, que Mackenzie et Mann ont songé à ces raccordements dans le plan entier de leur réseau.

M. SINCLAIR (Guysborough): L'honorable député pourrait-il nous dire quelle est la longueur totale ou moyenne de ces quarante-quatre lignes?

M. CAMPBELL: Je ne saurais dire quelle en est la longueur totale, car n'ayant obtenu ces chiffres que ce matin, je n'ai pas eu l'occasion de les étudier de près; mais ce que je puis dire, c'est que, d'après les renseignements que je possède, on se propose de construire, cette année, environ 350 milles de ces lignes d'embranchement.

M. COPP: Les entreprises ont-elles été adjugées?

M. CAMPBELL: Je l'ignore.

M. COWAN: Je ne suis pas tout à fait d'accord avec l'honorable député qui vient d'adresser la parole. Selon moi, ce bill n'est ni plus ni moins qu'un bill de nationalisation, comme on le voit par son titre, depuis le premier jusqu'au dernier. En outre,

ceux qui s'y opposent ne peuvent s'empêcher de s'opposer en même temps à la nationalisation.

Quelques VOIX: Non pas.

M. COWAN: C'est ce que je pense. Je suis heureux de voir que la gauche s'y oppose, elle prouve, par là, qu'elle ne sait pas au juste ce qu'elle pense. Elle n'a fait que des digressions depuis qu'elle parle de ce bill, et toute son attitude à ce sujet n'est qu'une énigme. Quelques-uns de ses membres sont allés jusqu'à avouer qu'ils s'opposaient à la nationalisation, pendant que d'autres ont complètement éludé la question. Le député de Maisonneuve lui-même, pour qui j'ai le plus grand respect, s'est déclaré en faveur de la nationalisation des câbles télégraphiques, mais il n'a rien dit de ce qu'il pense de la nationalisation des chemins de fer; il s'est borné à citer de copieux extraits d'une couple de journaux. Pourquoi? Sous prétexte de prouver que la nationalisation, en Angleterre, durant une période récente, a causé de grandes pertes au gouvernement impérial. Voulait-il, par là, aider à la cause de la nationalisation? Je ne le crois pas. Il n'avait qu'un but: c'était d'y nuire le plus possible. Il me semble que si les membres de la gauche ont parlé différemment, c'est afin de pouvoir dire, dans certains districts, à l'occasion d'une prochaine élection, qu'ils s'opposent à la nationalisation, et dans d'autres, qu'ils y sont favorables. Il n'en est pas moins vrai qu'ils ont cherché, par tous les moyens possibles à empêcher l'adoption de ce bill de nationalisation. Mettre des pierres sur la voie d'un chemin de fer c'est prouver qu'on veut empêcher le train de passer, sinon le faire dérailler. Voilà ce qu'ont fait les membres de la gauche.

J'ai cru, toute ma vie, au principe de la nationalisation, je l'ai vu appliquer dans ma région, de bien des manières, et il a toujours réussi quand il a été bien appliqué, et, il faut qu'il le soit, si l'on veut qu'il soit couronné de succès. Je ne doute aucunement que le moyen auquel le Gouvernement a recours pour instituer cette compagnie fiduciaire, si je puis l'appeler ainsi, soit le meilleur qui lui fût possible d'adopter pour assurer le succès de son entreprise. Un certain nombre des membres de la gauche ont parlé de l'insuccès de l'Intercolonial et du résultat de l'intervention politique par rapport à ce chemin. Je suis bien aise que nous ayons acquis cette expérience par rapport à une ligne d'importance secondaire comme l'Intercolonial, le Gouvernement n'en saura que mieux comment s'y prendre pour mener à bonne fin l'administration d'un chemin de fer. Si nous n'avions pas acquis cette expérience, il nous en coûterait peut-être beaucoup plus cher aujourd'hui pour l'acquérir.

En prenant la parole, ce soir, je me proposais surtout de répondre à une question qui a été posée par le chef de l'opposition. Il a demandé pourquoi le Nord-Canadien n'avait pas donné de résultats avantageux. La réponse est bien facile. Durant les premières années de son existence le Pacifique-Canadien lui-même n'a pas été une entreprise profitable.

Je me rappelle bien le temps où j'habitais cette partie du pays, il y a trente-deux à trente-trois ans, lorsque la situation du Pacifique-Canadien ressemblait beaucoup à celle où se trouve aujourd'hui le Nord-Canadien ou le National-Canadien. Le pays n'était pas développé; il n'y avait pas de clientèle pour le Pacifique-Canadien, de même qu'il y en a très peu à présent pour le Nord-Canadien. Le Pacifique-Canadien devait se créer du trafic et il l'a fait en peuplant le territoire. Grâce à la colonisation, il est devenu l'une des entreprises les plus lucratives du Canada. Le Nord-Canadien est à l'heure qu'il est dans les mêmes circonstances. Son réseau a été établi autant comme chemin de colonisation que comme autre chose, aussi les cultivateurs sont-ils accourus nombreux dès que la voie ferrée a été construite.

L'honorable député sait comme moi qu'on ne peut pas s'établir sur une terre et produire en peu d'années de quoi alimenter le trafic d'un chemin de fer. La première année, on déchaume quelques acres et l'on a une peine infinie. La deuxième année est moins dure, et dès la troisième, vous produisez un peu de quoi entretenir le trafic. Vous faites mieux de la quatrième année à la sixième.

Le Nord-Canadien venait d'atteindre le moment où les produits agricoles auraient procuré un trafic lucratif à la compagnie de chemin de fer qui les aurait transportés, et j'ai pleine confiance que dorénavant il arrivera au Nord-Canadien ce qui est arrivé jadis au Pacifique-Canadien. Comme le disait le représentant de Nelson (M. Campbell), ce chemin de fer traverse les zones les plus fertilles que nous ayons là-bas. J'ai parcouru des centaines de mille en automobile et en boghei et partout où je suis allé, j'ai été content du tracé choisi par les directeurs du Nord-Canadien.

Je ne crains pas de dire que, en prenant en main le Nord-Canadien, le ministère a

accepté une entreprise qui sera lucrative dans peu d'années.

Quant aux quarante-quatre embranchements "fameux" dont on se plaint et qu'on a traités de "ruines',, je dois m'insurger contre cette appellation. Je m'indigne d'entendre dire que ce sont des ruines. Vingt-trois d'entre eux appartiennent à ma province, la Saskatchewan, et je tiens à déclarer que nous n'avons pas de ruines dans cette partie du pays, et que nous ne voulons pas en avoir.

Je félicite cordialement le ministère de ce qu'il a voulu faire revivre ces chartes, et je le blâmerais s'il ne le faisait pas. Le chemin de fer National du Canada rapporterait-il quelque chose sans embranchements? Non, à n'en pas douter. Le Pacifique-Canadien n'a jamais été aussi lucratif que lorsqu'il a eu des embranchements pour l'alimenter, et c'est précisément ce qu'on a le dessein de faire à l'égard du chemin de fer National du Canada. Si le ministère était assez myope pour ne pas établir ces embranchements, qu'arriverait-il? Les colons là-bas ne pourraient pas attendre indéfiniment des communications par chemin de fer dont ils ont besoin pour se livrer avantageusement à la culture et à d'autres occupations. Il y a, je le sais, des milliers de cultivateurs qui sont à une distance de vingt-cinq à trente milles d'un chemin de fer, et si l'Etat ne construisait pas ces embranchements, les colons se récrimineraient jusqu'à ce qu'ils les eussent obtenus. Si le Pacifique-Canadien pénètre dans ces districts, croyez-vous qu'il y aura alors des clients pour ce chemin de fer national. La clientèle appartiendrait au chemin de fer qui la servirait le mieux, et il s'ensuivrait que le National-Canadien continuerait à subir des pertes.

Il me semble qu'il n'y a pas autre chose à faire que de renouveler ces chartes et de construire les lignes dès que des fonds seront disponibles et que les circonstances le permettront, de manière à alimenter notre propre réseau et à enrayer la concurrence. Je suis d'avis que le Pacifique-Canadien a bien établi ses voies ferrées. A aucun endroit dans les trois provinces des prairies, elles ne passent à des distances rapprochées pour suivre la même direction. Celui qui voudrait regarder de près pourrait adresser ce reproche relativement à une faible étendue de pays située à l'ouest de Saskatoon et les voies passent à quatre ou cinq milles l'une de l'autre. En ma qualité d'ancien conservateur, j'avouerai qu'à mon avis le tracé du Pacifique-Canadien a, d'abord, été mal choisi. Nous avons entendu parler d'un "millier de milles de terre rocheuse" entre l'Est et l'Ouest, mais ce n'est que le long de la rive nord du lac supérieur où passe le Pacifique-Canadien. Il y a une belle étendue de terre fertile qui, j'en ai la conviction, logera des milliers et des milliers d'éleveurs. Les pentes et les courbes du Nord-Canadien valent mieux que celles du Pacifique-Canadien et je suis persuadé que nous avons aujourd'hui un excellent actif et que nous n'avons pas à craindre la nationalisation.

Je défie qui que ce soit de gagner une élection dans notre partie du pays avec une politique d'exploitation privée des chemins de fer. Cette politique ne vous donnera pas une seule circonscription dans la Saskatchewan. Dans ma propre ville, nous ne voudrions pas accorder de concession à une compagnie privée pour le service des rues de Régina. La nationalisation des téléphones nous a donné un succès complet. Nous croyons que le nationalisation des chemins de fer est également appelée à réussir et voilà pourquoi nous sommes fortement en faveur du projet.

Parlant au nom d'une grande partie de la population, je suis d'avis que l'entreprise peut être conduite sans ingérence politique. J'ai fait du projet de loi une étude aussi approfondie que possible et j'en suis venu à la conclusion que notre nationalisation des chemins de fer, sera aussi parfaite qu'on puisse le désirer, en ce qui concerne l'exclusion de toute ingérence politique. La mesure a donc mon appui cordial.

M. McKENZIE: Je désire, monsieur le président, écarter de l'esprit des bons et honnêtes députés qui siègent à votre droite la pensée que nous faisons de l'obstruction à l'adoption de cette mesure, ni même que nous ayons rien fait qui ressemble à de l'obstruction. L'honorable représentant de Nelson (M. Campbell) nous a donné, ce soir, quelque information que nous trouvons très utile. C'est le premier indice de renseignement que nous ayons eu jusqu'à présent sur ces chemins de fer. Les honorables députés qui appuient le Gouvernement et d'autres qui, comme nous, avons à cœur le développement du pays, ne sauraient être accusés d'opposition factieuse parce que nous cherchons à obtenir certains renseignements. Je veux parler de renseignements qui permettront aux représentants intelligents des deux côtés de la Chambre de se former une opinion sur les avantages ou les dangers de cette entreprise, si elle est au nom du plus grand intérêt pour le pays.

Avons-nous obtenu ce renseignement de la source voulue? Nous sommes en droit de l'attendre du ministère des Chemins de fer, mais celui-ci nous l'a refusé catégoriquement.

L'honorable député de Régina (M. Cowan) se fait parfois le missionnaire étranger du Gouvernement et prononce des discours pour cette association. Ces discours, le président de l'association dit qu'il n'est pas autorisé à les faire. L'autre jour quand il a parlé à Régina nous avons cru qu'il le faisait en connaissance de cause. J'ai posé une question à la Chambre, au président de la mission, l'honorable sir Thomas White, touchant l'autorité de son missionnaire de l'Ouest. Il m'a répondu que ce missionnaire n'avait aucune autorisation et que, pour employer un dicton populaire, il parlait à travers son bonnet.

M. COWAN: Puis-je corriger l'honorable député? Je n'ai jamais fait de déclaration de cette nature et n'ai prononcé aucun discours à Régina, ni ailleurs, durant mon absence. Je n'ai jamais voulu parler au nom du Gouvernement. J'ai dit que je m'attendais à ce que le Gouvernement diminuât le tarif. Voilà tout, et si les journaux ont brodé là-dessus, je n'en suis pas responsable. Je n'ai jamais fait, je le répète, de discours durant mon absence.

M. McKENZIE: Je ne veux pas pousser la méchanceté jusqu'à dire que l'honorable député ne peut pas faire de discours. Il l'a essayé ce soir et, bien que ce ne soit pas le plus éloquent du monde, il est très bien.

M. COWAN: Merci.

M. McKENZIE: Je n'y trouve pas à redire, mais il vient d'un endroit où sont construits ces chemins de fer et je me serais attendu à quelque chose de mieux. L'honorable député semble reprocher à l'honorable représentant de Nelson (M. Campbell) de ne nous avoir rien dit. Voilà pourquoi mon impression était que l'honorable député aurait fait mieux. Mais quand son tour est venu mon honorable ami ne nous a rien appris.

Je suis certain que les honorables députés qui s'inspirent du ministre de l'Intérieur, ceux qui forment leur intelligence et étudient la philosophie à son école, seront surpris d'apprendre que la rédaction de ce projet de loi auquel nous sommes sensés avoir fait de l'obstruction, n'a été complétée que vendredi vers quatre heures. Les honorables députés qui nous accusent d'avoir fait de l'obstruction à ce projet de loi nous donneront le spectacle d'un étonnement amusant quand je leur aurai dit qu'à quatre heures vendredi dernier, environ trois ou quatre heures avant l'application de la clôture et la rédaction finale de cette mesure, un nouvel article 20 y fut inséré. Cinq pages imprimées d'un texte serré ont été incluses dans le nouveau projet de loi qui nous est maintenant soumis.

Samedi et dimanche il n'y a pas eu de séance, de sorte que nous n'avons pas eu l'avantage de discuter ces cinq longues pages de même que le nouvel article inséré dans le projet. Nous n'avons donc eu à notre disposition que quelques heures, de quatre heures à minuit et demi, moment où a été appliquée la loi de clôture.

Se trouvera-t-il un député en cette enceinte doué de cœur et d'intelligence et conscient de sa responsabilité envers ses électeurs, qui nous blâme d'avoir protesté parce qu'on nous prenait de trop court dans la délibération d'un projet dont la rédaction n'a été terminée qu'à 4 heures vendredi dernier, et dont l'impression n'a été complétée que dans le cours de la journée? A midi ou midi et demi, aujourd'hui, j'envoyai un des messagers de la Chambre me procurer un exemplaire de la dernière version du présent bill. Il revint bredouille; il paraîtrait que le bill n'était pas prêt pour distribution. Il me fut impossible de prendre connaissance de cette nouvelle version du bill avant 3 heures de l'après-midi lorsque je pris mon siège dans cette Chambre; et j'ose dire que c'est ce qui est arrivé à au moins 90 p. 100 des membres de la députation. A 3 heures aujourd'hui, monsieur le président, le texte imprimé du bill fut placé entre les mains des députés, y compris un nouvel article et cinq pages de nouvelle matière, et le règlement de clôture fut appliqué le vendredi au soir. N'était-il pas exorbitant d'appliquer la clôture deux jours avant l'impression du projet de loi? (Exclamations diverses). Libre à ces messieurs de rire, mais se trouvera-t-il un ministre ou un simple député pour déclarer qu'il a vu ce bill sous sa forme actuelle avant 3 heures de cet après-midi? Et pourtant, deux jours auparavant, on appliquait le règlement de clôture sous prétexte que nous entravions la discussion du projet, projet encore à l'état embryonnaire et dont nous ne connaissions rien.

Cela, monsieur le président, vous fera voir et fera voir au peuple qu'il ne s'est pas produit d'obstruction au sujet de cette affaire, mais que nous n'étions mus que par un juste et légitime désir de nous renseigner. Or, monsieur le président, à 4 heures ce nou-

vel article nous était soumis ainsi que la nouvelle annexe, et nous eûmes sept heures pour discuter le projet avant l'application du règlement de clôture. Le Canada renferme 235 circonscriptions, mais si vous divisez 420 minutes par le nombre de circonscriptions, nous obtenons 1 minute et 7/9mes. Songez donc, il a été accordé à chaque circonscription électorale du Canada 1 minute 7/9mes pour la discussion d'un projet de loi (cris de "honte"). Va-t-on prétendre que nous faisions de l'obstruction parce que nous avons excédé cette mesure? Les 235 circonscriptions électorales du Canada ont pris plus de 1 minute 7/9mes pour discuter ce bill, et c'est sur cela qu'on se fonde pour nous reprocher d'entraver, de parti pris, l'achèvement du projet de loi. Mais pareille accusation a-t-elle bien sa raison d'être, monsieur le président, étant donné, et vous le savez bien, qu'une partie importante de ce bill n'a été portée à notre connaissance qu'aujourd'hui même? Cette circonstance ne peut qu'ajouter au ridicule d'une telle prétention. Supposons que nous n'ayons à délibérer que les quarante-neuf nouveaux articles ou nouveaux textes qui ont été ajoutés au projet de loi. Si nous refaisons dans ces conditions le calcul fait précédemment, nous obtenons l'énorme chiffre de 9 minutes ½ par circonscription qui ont été consacrées à la discussion. Voyez-vous cela? Songez à toutes ces circonscriptions avec leurs habitants, leur intelligence, leur besoin de savoir et leur désir de se renseigner à cet égard, 9 minutes ½ ont été mises à la disposition de chacune d'elles en vue de l'examen de la mesure. On nous dit que c'est là de l'obstruction, et je discerne sur la figure de plusieurs de nos adversaires qui nous prêtent l'oreille l'impression, que l'on cherche à répandre au dehors, que nous sommes partisans de l'obstruction, et que dès lors nous méritons d'être punis. Certes, la population canadienne saura à quoi s'en tenir quant aux manœuvres d'obstruction dont nous nous sommes, paraît-il, rendus coupables, si nous lui disons qu'il a été accordé 1 minute 7/9mes par circonscription électorale pour la discussion du sujet et que, pour une petite partie de la question, 9 minutes ½ ont été fixées comme limite extrême. Faute d'accepter cette décision, nous passions pour des hommes de peu de jugement et sans le moindre désir d'aider au progrès et à l'avancement de notre pays.

Le leader de la Chambre (sir Thomas White), qui n'est pas ici ce soir, s'est donné beaucoup de mal, vendredi soir, pour établir que nous étions aux gages de quelque grande compagnie dont il a suggéré le nom, et qui nous subventionnait évidemment, d'une manière directe ou indirecte, pour entraver cette discussion et que l'effet était de nous constituer adversaires de l'exploitation des chemins de fer par l'Etat. Le représentant de Perth-Nord (M. Morphy) s'est mis en tête de citer, ce soir, ma déclaration exposant ma propre attitude sur la question de la nationalisation des chemins de fer. Sans doute que l'honorable député ne voudrait pas faire preuve d'injustice à mon égard ou à l'égard de qui que ce soit; mais en faisant cette citation il aurait pu déclarer que ces paroles avaient été prononcées par moi il y a déjà un an. Tout ce que je pourrais dire aujourd'hui, ou même depuis que le présent débat s'est engagé, pourrait être considéré comme manquant de sincérité ou comme s'inspirant par trop de l'intérêt du moment. Mais puisqu'il s'agit de paroles prononcées un an avant que ce projet de loi fût mis en discussion, on ne prétendra pas que j'étais en état de prévoir ce qui arrive à l'heure actuelle.

Ce que je disais alors suffit à prouver bien clairement qu'aujourd'hui je ne m'emploie pas à entraver la nationalisation de ce réseau de chemin de fer.

Le langage que je tenais dans le temps, c'est précisément celui qu'a tenu aujourd'hui même mon honorable ami d'Algoma-Est (M. Nicholson), fidèle et chaud partisan du Gouvernement que l'on trouve toujours au premier rang chaque fois qu'il s'agit de donner la preuve d'un inaltérable attachement à la doctrine du torysme. Celui-là, on ne mettra en doute ni sa profession de foi ni son orthodoxie. Or, que dit-il? Précisément, ce que je disais il y a un an, à savoir qu'il ne nous reste d'autre alternative que de tirer le meilleur parti possible d'une mauvaise affaire et que si l'état des choses lui permettait de choisir entre la nationalisation et l'initiative privée, il opterait pour cette dernière. On doit sans doute me laisser passer mon chemin sans qu'on me lance des pierres quand je me trouve en aussi bonne compagnie que celle de cet honorable député qui fait autorité en matière de chemins de fer, de même qu'en la plupart des autres matières que l'on porte à l'attention de la Chambre.

Quand on m'a demandé mon avis l'autre soir, je me suis déclaré contre la nationalisation, ne pouvant m'empêcher de faire part de ma conviction. Je ne suis pas en faveur de la nationalisation, parce que je suis intimement convaincu que les gens mettent plus largement à contribution leurs talents

et leur énergie quand ils travaillent pour leur propre compte ou qu'ils s'emploient à une entreprise due à une initiative privée. Je ne crois pas qu'ils mettent la même somme de talent, d'ardeur et d'ambition au service des entreprises de l'Etat. Ma raison, la voilà, monsieur l'Orateur, je me trompe peut-être, mais je suis de bonne foi.

L'année dernière, quand le ministre des Chemins de fer proposa l'adoption de son budget, je lui dis: Vous nous avez embarqués dans cette galère; s'il n'en tenait qu'à moi, vous ne m'y trouveriez point avec vous, mais puisque nous y sommes, il faut tâcher de s'en tirer le mieux possible; nous allons vous prêter toute l'aide dont nous sommes capables, comptant que vous serez en mesure, dans un an d'ici, de nous présenter un rapport assez satisfaisant. Cela, je le répète encore aujourd'hui.

Je trouve parfaitement absurde que le premier ministre intérimaire cherche à profiter d'une question pareille pour se faire de la popularité. Ceci prouve que les choses en sont rendues à un niveau bien bas et que l'on a épuisé tous les moyens de trouver grâce aux yeux du corps électoral. La guerre est terminée et, depuis Halifax jusqu'à Vancouver, il n'est pas de gare de chemin de fer où l'on entende les soldats rapatriés conspuer le Gouvernement. Se jugeant incapable de se maintenir au pourvoir au moyen d'une nouvelle loi électorale motivée par la guerre, les membres du cabinet sont là qui guettent la venue d'une brise nouvelle qui leur permette de rester aux affaires. Or, les voici qui rient maintenant aux éclats. Nous avons enfin, se disent-ils, trouvé quelque chose de neuf; nous dirons que les libéraux s'opposent à la nationalisation tandis que nous l'appuyons; lançons ce bruit-là, et avec l'aide d'une nouvelle loi électorale et de quelques autres ficelles nous arriverons peut-être encore une fois à bon port.

Le leader de la Chambre nous a parlé des deux poupons crasseux qu'il aurait trouvés sur le seuil de sa porte. Il semble qu'ils soient encore malpropres. Ces deux poupons ne sont pas tout ce qu'il y a de sale dans le Gouvernement dont il est momentanément le chef; on y découvre bien d'autres saletés. La politique que l'on a adoptée à l'égard de ces deux poupons est assez peu savoureuse et donnera quelque raison d'être au projet de loi relatif à l'hygiène publique dont la Chambre est saisie. La politique du département de l'Immigration, voilà un autre poupon qui a le visage et les mains assez barbouillés pour qu'il soit temps de le baigner. Quant à celui qu'on trouve au département des Finances, ma foi, c'est bien le plus ignoble et le plus déguenillé que l'imagination puisse concevoir.

Puisque les poupons étaient si malpropres et si repoussants, pourquoi le premier ministre intérimaire en a-t-il attribué la paternité à son collègue des Chemins de fer, et pourquoi fait-il en outre de celui-ci le père putatif d'un autre enfant illégitime que l'on présente à la Chambre? Ce poupon, il paraît qu'il n'est ni bien propre, ni richement vêtu. Puisque les deux poupons crasseux étaient sur le seuil de la porte et qu'il a fallu les adopter, qu'a-t-on besoin d'abuser de l'esprit d'abnégation du ministre des Chemins de fer en le forçant à en adopter encore un autre non moins crasseux? Projette-t-on l'établissement d'une véritable pouponnière? On le dirait vraiment, puisque le Gouvernement se propose d'adopter les quelques quarante-cinq ou cinquante autres poupons malpropres qu'on voit se traîner dans les plaines de l'Ouest.

Je constate aussi que le premier ministre intérimaire cherche à trouver un acquéreur pour certaines terres qu'il a sur les bras depuis un certain nombre d'années, c'est-à-dire depuis qu'il est devenu administrateur d'un certain Naboth. Il semble que la vigne de ce Naboth lui soit échue en partage, et il se peut fort bien qu'il songe à y loger tous ces sales poupons; mais s'ils sont aussi nombreux qu'il paraît au mal qu'il se donne pour en prendre soin, je doute fort que cette vigne de Naboth suffise à les abriter tous.

Je le répète, monsieur le président, ce n'est pas la nationalisation qui est l'objet du présent débat; il y a déjà plus d'un an que j'ai fait connaître mon sentiment sur la prise de possession des chemins de fer, faisant en termes non équivoques l'exposé de la situation telle qu'elle m'apparaissait alors et ajoutant qu'il s'agissait d'aviser aux moyens de tirer le meilleur parti possible de ces entreprises.

Le préambule du projet de loi règle la question. Il dit:

> Considérant que Sa Majesté, au nom du Dominion du Canada, a acquis le contrôle de la Canadian Northern Railway Company et des diverses compagnies constituantes et subsidiaires comprenant le réseau du Canadian-Northern, suivant que spécifié dans l'annexe de la présente loi, et qu'il est à propos de pourvoir à la constitution en corporation d'une compagnie sous la direction de laquelle les chemins de fer, ouvrages et entreprises des compagnies comprises dans le réseau du Canadian-Northern peuvent être consolidés et conjointement exploités avec les chemins de fer du gouvernement canadien comme un réseau national de chemins de fer: A ces causes, Sa Majesté, sur l'avis et du consentement du Sénat et de la Chambre des communes du Canada, décrète:

Et le reste. Cela indique clairement que nous étions sciemment les propriétaires de ces chemins de fer, que nous voulions pourvoir aux meilleurs moyens de les administrer. S'il pouvait exister une divergence d'avis entre les membres de la droite et ceux de la gauche quant à la meilleure façon de gérer ces voies, ne serait-ce pas mentir de prétendre que nous ne voulons pas les acquérir du tout? Quel sens y aurait-il à dire que nous n'en voulons pas, alors qu'elles sont déjà en notre possession et que nous les exploitons depuis plus d'un an? Je soutiens, monsieur le Président, qu'il n'est ni sincère ni équitable de la part du chef de la députation, ou de tout autre membre de son parti, de dire que nous sommes favorables, ou défavorables, à la détention de ces voies ferrées, alors que nous traitons seulement de la question de les administrer. Depuis plus de quarante-cinq ans, nous avons en ce pays un chemin de fer du gouvernement que l'Etat administre sans l'aide de pareille corporation. On pouvait alors être pour ou contre, comme on pourrait maintenant . . .

M. le PRESIDENT: J'appelle l'attention de l'honorable député sur le fait que son temps est expiré.

L'hon. M. MEIGHEN: On pourrait facilement déduire du discours du chef de l'opposition (M. McKenzie) qu'il était courroucé contre le Gouvernement à propos de ce projet de loi, et qu'en même temps il était désireux d'échapper à la situation déplorable où il s'est engagé avec son parti vendredi dernier. Mais l'observateur le plus attentif discernera difficilement s'il était opposé ou favorable au projet de loi, et, plus difficilement encore, les motifs de cette opposition ou les reproches qu'il aurait pu formuler. Car j'ai écouté, aujourd'hui, durant sept heures presque, des honorables députés de la gauche, ostensiblement opposés à la mesure, qui se plaignaient du traitement qu'on leur avait infligé à ce sujet. Mais durant toute cette période de sept heures, pas un d'entre eux n'a signalé un seul article ou un seul mot du projet de loi qu'il pût critiquer ou combattre. Les honorables députés de la gauche disent qu'ils n'ont pas eu le temps de discuter le projet de loi. Le chef de l'opposition nous a donné des chiffres montrant que l'honorable député qui voudrait parler sur chaque article, n'aurait, pour le faire, qu'une minute sept huitièmes ou à peu près. Il en a conclu qu'en proposant l'ajournement de l'étude de l'article 20 vendredi dernier, nous avons pris l'opposition à l'improviste et ne lui avons pas donné plein avantage de discuter la mesure. Quand nous proposâmes l'ajournement à une heure, samedi matin, nous avions discuté, pendant huit heures, la veille, et quelque temps l'avant-veille, un seul article du projet de loi, et cela sans avancer en quoi que ce soit, et avec la détermination évidente de la part du chef de l'opposition que nous n'avancerions pas. Peu importe ce qui devait arriver: si chacun avait voulu discuter tous les articles, tant que deux ou trois députés de la gauche étaient décidés à retarder le comité dans la discussion d'un seul article, nous ne pouvions pas aller de l'avant. Cet article 20 était le moins répréhensible de tout le projet de loi, celui qu'il eût été impossible de combattre. Il donnait simplement le pouvoir à la compagnie, si le Parlement votait plus tard les subsides nécessaires, d'utiliser les chartes détenues auparavant par les particuliers. Nous a-t-on donné aujourd'hui, d'une façon ou d'une autre, la raison de ne pas faire revivre ces chartes? L'auditeur de la galerie, ou le député qui ne fut pas ici vendredi dernier pourrait déduire du débat d'aujourd'hui que nous, les auteurs directs de cette mesure, avions siégé ici tout le jour, le cœur durci et l'esprit opiniâtre, refusant d'écouter les honorables députés de la gauche ou de leur donner des renseignements ou même de prendre leurs conseils; et que cela a tellement soulevé les honorables députés de la gauche qu'ils durent combattre le projet de loi, quel que fût son mérite ou son démérite. Il serait intéressant de chercher ce que vaut cette plainte de manque de renseignements. L'honorable député dit que nous avons présenté vendredi après-midi seulement notre cédule, qui énumère en entier les chartes mentionnées par l'article 20 et demande de les faire revivre. Cela est vrai. Dans sa première rédaction, le projet de loi pourvoyait à la reprise de toutes les chartes détenues par les compagnies privées.

En vérité, je ne vois pas pourquoi le Parlement du Canada refuserait de remettre en vigueur, pour des fins publiques des chartes accordées pour des fins particulières. Pourquoi a-t-on présenté l'annexe vendredi après-midi? C'est à la demande du député de Maisonneuve (M. Lemieux), qui voulait que l'article 20 fût modifié et que l'on spécifiât les chartes que l'on désirait remettre en vigueur. Le fait d'avoir accédé à cette demande nous a attiré toute la journée une opposition on ne peut plus opiniâtre et le refus d'adopter l'article dans la forme qui lui avait été donnée à la demande du député de Maisonneuve. Maintenant on nous reproche d'avoir osé accuser l'honorable dé-

puté de faire de l'obstruction. On nous reproche aussi de ne pas avoir accepté les amendements proposée par les députés de la gauche. Nous n'étions guère encouragés à le faire; car après avoir accepté celui-ci, nous avons été retardés pendant toute une journée et menacés de l'être indéfiniment, à moins que nous n'appliquions la seule règle de la Chambre qui nous permît de continuer. Quels renseignements avons-nous refusé de donner?

M. PEDLOW: Puis-je répondre au ministre?

L'hon. M. MEIGHEN: Je suppose que l'honorable député peut le dire mieux que moi.

M. PEDLOW: J'ai demandé au ministre des Chemins de fer des renseignements qu'il a absolument refusé de me donner.

L'hon. M. MEIGHEN: Qu'était-ce?

M. PEDLOW: Qui étaient les propriétaires des terrains le long des lignes.

L'hon. M. MEIGHEN: L'honorable député ne suppose pas que j'aurais oublié cela; c'est la plus amusante de toutes les demandes. Un député a demandé le tracé et la longueur des lignes. La longueur ne fait rien, ce n'est pas la longueur qu'on construit. Quand nous demanderons au Parlement des crédits pour construire les voies, nous en donnerons la longueur et l'évaluation du coût par mille. Ce sera le moment où le Parlement aura besoin de le savoir; mais il nous faut avoir les chartes, peu importe la longueur des lignes. Quant au tracé, je ne sache pas à quoi servirait de développer une carte entre le leader de l'opposition et moi. Il y a des cartes dans presque tous les bureaux de l'édifice; les députés peuvent aller les consulter et voir la direction que suivra chacune de ces lignes. On peut avoir tous les renseignements; les députés ont eu trois jours et trois nuits pour examiner la carte du Canada dans toute sa gloire si cela pouvait les aider. Mais la question principale est celle de l'honorable député de Renfrew-Nord (M. Pedlow): "Nous voulions savoir, dit-il, les noms des propriétaires des terrains qui bordent ces quarante-quatre lignes de chemin de fer." Il a raison; cette question a été posée. Voici ce qu'a dit le député de Trois-Rivières, qui observe un silence étrange, ce soir:

> On a présenté une liste de quarante lignes de chemin de fer, pour la construction desquelles les chartes doivent être remises en vigueur. Or, nous voulons savoir où ces lignes doivent aller...

L'annexe elle-même dit exactement où toutes ces lignes vont; c'est-à-dire elle indique la direction générale, et c'est tout ce que l'on sait.

> ...les comtés qu'elles doivent traverser...

Il n'y a pas de comtés dans cette région; par conséquent on ne peut pas en traverser.

> ...et les propriétaires des terrains que traverseront les lignes.

Voilà quarante-quatre chartes qu'il s'agit de remettre en vigueur. Or, l'honorable député nous demande de lui dire quels sont les propriétaires des terrains que ces lignes traverseront. Comment pouvez-vous savoir à qui appartiennent les terrains avant que vous ayiez obtenu le droit de passage, c'est-à-dire avant que vous ayez dressé un plan et l'ayez fait accepter par le ministre des Chemins de fer? Cela n'a pas été fait dans ce cas-ci. Nous connaissons la direction générale; nous connaissons les lignes qu'il faut construire. Mais supposons que nous aurions les plans et que nous saurions quelles sont toutes les fermes que les lignes doivent traverser, les députés voudraient-ils réellement que nous eussions recours aux services de tous les avocats de l'ouest du Canada pour rechercher les titres de propriété et s'assurer quels sont les milliers de propriétaires des terrains—car il y en a des milliers—le long des voies projetées? Jamais comité de la Chambre n'a entendu encore une proposition si absurde, si parfaitement ridicule. "A qui appartiennent les terrains bordant les voies à construire," demande-t-on. Les propriétaires sont-ils des amis du Gouvernement? Je le suppose; car vous ne pourriez pas construire une ligne de chemin de fer de dix pieds dans l'ouest du Canada, sans rencontrer des amis du Gouvernement. Des députés nous ont dit, vendredi dernier, que certains amis du Gouvernement étaient propriétaires de terrains là-bas et qu'ils allaient faire des profits énormes; ils ont dit aussi que les lignes n'étaient bonnes à rien, mais que les gens allaient faire beaucoup d'argent avec la vente des terrains pour l'emplacement des villes et villages. Je les ai mis au défi de fournir des informations aujourd'hui; ils ont eu trois jours et trois nuits pour y penser.

Je leur dis qu'ils créeraient toute une sensation dans cette Chambre, s'ils donnaient pareil renseignement aujourd'hui et qu'en toute probabilité ce renseignement influerait sérieusement sur les votes exprimés par les ministériels. A-t-on donné ce renseignement? Quelqu'un a-t-il désigné un seul de nos amis qui posséde des emplacements de ville sur le parcours de ces lignes? En réalité, on ne nous a guère éclairés et voici pourquoi: depuis que le Gou-

vernement a acquis le Nord-Canadien, tous les emplacements de ville sont devenus la propriété de cette compagnie de chemin de fer et par conséquent du peuple canadien.

Malheureusement, il n'en a pas été ainsi du Grand-Tronc-Pacifique. Il en est ainsi de la compagnie du Nord-Canadien aujourd'hui, et il en sera ainsi de tous les emplacements de ville sur le parcours des lignes construites sous l'autorité des chartes énumérées dans l'article 20. L'honorable député de Renfrew-Sud (M. Pedlow) ne sait vraiment pas en quel sens exprimer son suffrage sur ce bill, à moins qu'on ne lui désigne chaque cultivateur dont le domaine doit être traversé par ces lignes.

M. PEDLOW: Pourquoi donc le ministre ne nous a-t-il pas fourni ce renseignement, vendredi soir, quand nous le lui avons demandé?

L'hon. M. MEIGHEN: S'agit-il de la désignation des propriétaires en question? Je n'ai pas donné ce renseignement à l'honorable député.

M. PEDLOW: Le ministre a répondu à ma question, n'est-ce pas?

L'hon. M. MEIGHEN: S'il s'agit de désigner les propriétaires d'immeubles sur le parcours de ces lignes, je n'en ai pas désigné un seul, et cependant l'honorable député paraît heureux. Eussé-je su qu'il se contenterait de si peu de chose, je me serais exécuté plus tôt. Nous ne connaissons pas un seul propriétaire riverain. Quant à moi, on ne m'en a jamais désigné un seul, et je n'en ai jamais mentionné un seul.

M. PEDLOW: Pourquoi donc le ministre n'a-t-il pas donné ce renseignement plus tôt?

L'hon. M. MEIGHEN: Vraiment, je ne pensais pas que le comité s'intéressait si vivement au fait que je ne connaissais pas le nom d'un seul propriétaire riverain de ces lignes. Je supposais que les membres du comité, tant de la gauche que de la droite, étaient assez avisés pour savoir que ces lignes devaient passer quelque part; que là où ces chemins de fer circuleraient, il y aurait des propriétaires riverains sur ces lignes, et que le Parlement n'était pas le moins du monde intéressé à connaître les noms des propriétaires de l'emplacement de la voie, riverains de ces lignes. Ce qui nous intéresse, c'est que les colons demandent, depuis nombre d'années, la construction de ces chemins de fer et que, sans la guerre, il y a longtemps qu'ils seraient construits. Tout député qui se serait informé, saurait qu'il n'y a pas une seule de ces lignes dont l'établissement n'ait été demandé d'ancienne date. Le gouvernement fédéral et les gouvernements provinciaux n'accordent pas de concessions pour la construction de ces lignes, sans qu'on leur allègue des raisons valables militant en faveur de leur construction. Il s'agit ici de chartes accordées d'ancienne date, et qu'on a laissé périmer par suite de la guerre, et nous savons que le besoin s'en fait sentir. En réalité, il y a devant ce Parlement une liste de 1,500 signataires demandant la construction d'une de ces lignes.

L'honorable député de Maisonneuve (M. Lemieux) exprime une crainte: c'est que, parce que ces concessions sont remises en vigueur et deviennent l'actif du peuple canadien, les créanciers du Canada à l'étranger ne s'alarment et refusent de nous prêter de l'argent. Voilà ce qui trouble la paix de son âme, ce soir. Ces créanciers, dit-il, vont examiner le débit au grand livre du Canada, et parce qu'ils y constatent que le peuple canadien est propriétaire de ces quarante-quatre concessions, sans qu'il y ait d'obligations attachées, ils ne nous prêteront pas d'argent pour les besoins de notre question financière. Est-ce que ce créancier étranger sera alarmé de constater que, bien que ces terres de l'Ouest soient sillonnées de chemins de fer, il y a encore des régions où les cultivateurs ont à transporter leur grain à 30 ou 40 milles de distance. C'est un bon pays, mais il n'y a pas de chemins de fer pour le transport de leur blé. On ne saurait concevoir de meilleure réclame pour le pays que de permettre au créancier étranger de lire dans le texte de ce bill qu'il y a quarante-quatre chartes que le gouvernement canadien est d'avis d'acquérir, au nom du peuple canadien; car les colons sont là et ils ont besoin de chemins de fer pour les desservir.

M. McKENZIE: Comment le député de Nelson (M. Campbell) sait-il que le Gouvernement doit construire 350 milles cette année?

L'hon. M. MEIGHEN: L'honorable député de Nelson en sait plus long que moi, car je n'en suis pas encore rendu au moment où ce renseignement est nécessaire. Quand, à titre de député au Parlement, j'en viendrai à autoriser la construction de certaines lignes par une loi de finance de cette Chambre, alors je tiendrai à connaître les lignes à construire, la longueur du tracé et le prix par mille.

M. McKENZIE: L'honorable député de Nelson n'avait donc pas de renseignement. C'était simple conjecture?

L'hon. M. MEIGHEN: Je suppose qu'il a fait quelques recherches auparavant, mais

ce n'est pas ce qui m'intéresse en ce moment. Qu'il s'agisse de 350 milles ou de 3,500 milles, cela n'a pas d'importance pour le renouvellement de ces chartes? L'honorable député veut-il me répondre?

M. McKENZIE: Je suppose que toutes ces concessions comportent des milliers de milles de voies ferrées. Le pays serait bien consentant à construire 1,000 milles, mais il pourrait refuser d'en construire 10,000.

L'hon. M. MEIGHEN: Certainement, et il se prononcerait là-dessus quand il aurait à voter l'argent, mais nous voulons les concessions, que les lignes soient longues ou courtes, et je vote en faveur des concessions, que les lignes soient longues ou courtes.

M. McKENZIE: Le ministre a-t-il jamais constaté, au cours de son expérience comme ministre, qu'un crédit une fois inscrit au budget par le Gouvernement ait été supprimé?

L'hon. M. MEIGHEN: Il en est de même pour le budget que pour un bill du Gouvernement; si le ministère est battu, il donne sa démission. Mais le Parlement a le droit alors au renseignement, parce que le renseignement pourrait influencer la décision du député. Le renseignement intéresse la question de savoir si nous devrions voter ou non, mais il n'a aucune portée sur la question de savoir si nous devons renouveler ou non les chartes, aussi le moindre renseignement particulier qui a trait à la question a été donné au comité.

Le Gouvernement n'a refusé absolument aucun renseignement au comité, et nos adversaires ne peuvent pas dire aujourd'hui avec un semblant de raison. Notre obstruction provient du manque absolue de sincérité du ministre de l'Intérieur. Ils ont fait obstruction à ce bill pour des raisons que je n'aperçois pas bien, mais ils ont certainement fait de l'objection en s'opposant résolument à une décision du comité sur un seul article pendant huit heures de l'après-midi et de la soirée.

M. McKENZIE: Je ne veux pas prendre le temps réservé au ministre, mais s'il examine le hansard, je n'hésiterai pas à dire que de son côté on a pris plus de temps que nous.

L'hon. M. MEIGHEN: Vendredi soir?

M. McKENZIE: Ce soir et chaque fois que l'on a discuté le bill.

L'hon. M. MEIGHEN: Qui ne ferait pas cela ce soir? Nous devons aller jusqu'à deux heures, dans tous les cas. Vendredi soir, presque tout le temps a été occupé par l'honorable député de Pontiac (M. Cahill), l'honorable membre (M. McKenzie), lui-même et l'honorable député de Trois-Rivières (M. Bureau).

Nous discutons de nouveau, cet après-midi, ce bill qui a déjà été tant critiqué, auquel il fallait faire subir un examen si minutieux au comité pour que chaque article soit parfait et que rien n'y entre qui ne devrait pas en faire partie, et que constatons-nous? Nous avons entendu une suite de discours des membres de l'opposition et nous constatons que le leader de la gauche a discuté d'une façon abstraite la nationalisation, a discuté l'opinion qu'il professait il y a un an, a parlé même d'une raffinerie de sucre—non, je crois que c'est l'honorable député de Maisonneuve (M. Lemieux). Il a aussi parlé du tarif, comme l'a fait l'honorable député de Brome (M. McMaster), qui a eu aussi quelque chose à dire des annonces de journaux, des travaux de chemin de fer et du bruit des automobiles arrêtés à la porte de cet édifice.

On a parlé de tous les sujets possibles, sauf des articles du bill; on n'a pas critiqué la rédaction d'un seul article et l'on n'a donné aucun conseil sur la meilleure méthode d'administrer les chemins de fer en Canada, à l'exception de ce qu'a dit l'honorable député de Châteauguay-et-Huntingdon (M. Robb).

M. McKENZIE: C'est simplement une enquête après décès.

L'hon. M. MEIGHEN: Il se peut que l'honorable député soit décédé, mais je puis lui donner l'assurance que je ne le suis pas. Nous avons eu une suggestion. Nous avons eu une variété d'opinions et si les honorables députés de l'opposition cherchent à se tenir au courant des opinions sur les chemins de fer, des différentes régions du pays, ils ont fait des efforts désespérés. Nous avons eu toute espèce et tout genre d'opinions et de croyances relativement à la possession et à l'exploitation du chemin de fer, par l'Etat et à toute autre chose qui pourrait satisfaire le goût le plus difficile au monde.

Il y a le chef de l'opposition qui n'a pas foi au principe de la nationalisation, qui se vante d'avoir acquis cette opinion il y a un an. Il y a l'honorable député de Guysborough (M. Sinclair), qui dit que le parti libéral a été le pionnier de la nationalisation au pays. Que pense-t-il de son leader aujourd'hui maintenant qu'il a baissé son pavillon et arboré le drapeau de l'exploitation privée? Le parti libéral, sous la conduite de son chef actuel, ne peut plus prétendre se faire le défenseur de la nationalisation.

Nous avons également l'opinion de l'honorable député de Trois-Rivières (M. Bureau), qui est absolument opposé à la nationalisation du commencement à la fin; en regard de cette opinion nous avons celle de l'honorable député de Waterloo-Nord (M. Euler), qui se proclame non seulement favorable au projet que le Gouvernement se charge de l'exploitation des chemins de fer que l'Etat possède actuellement, mais qui désirerait encore exproprier le réseau du Pacifique-Canadien. En face de ces deux opinions distinctement opposées, nous voyons se dresser l'honorable député de Maisonneuve (M. Lemieux) qui, en dépit de ses vingt années de vie publique, confesse franchement qu'il n'a pas d'opinion arrêtée sur ce sujet.

La nationalisation est un excellent système, si on l'applique raisonnablement quand les circonstances la rendent nécessaire; c'est un principe sain à appliquer en proportion de l'élément de concurrence qu'il fait disparaître pour le remplacer par l'élément du monopole, à mesure qu'une industrie atteint à cette étape de la maturité où elle devient un monopole et où il est essentiel qu'elle soit exploitée par l'Etat pour donner le meilleur rendement possible. La situation est celle-ci: le Gouvernement a fait l'acquisition d'environ la moitié du parcours total des voies ferrées canadiennes. Nous nous proposons d'exploiter ces chemins de fer indépendamment des influences politiques, par l'intermédiaire d'une compagnie distincte qui sera responsable au Gouvernement et au Parlement canadien. Je le répète, cette compagnie sera absolument indépendante de toute influence politique. Voilà le plan que le ministère propose au Parlement. Nous avons au pays toutes les conditions nécessaires à la mise en vigueur de la nationalisation. En premier lieu, la nécessité nous oblige à établir ce régime, sans compter toutes les autres conditions qui existent.

L'honorable député de Châteauguay-et-Huntingdon (M. Robb) propose le seul autre remède que nous pourrions choisir dans les circonstances, en nous suggérant d'accepter l'offre du Grand-Tronc. La compagnie, prétend-il, est prête à échanger le trafic avec les chemins de fer de l'Etat à North-Bay et à exploiter le réseau du Nord-Canadien à prix coûtant. Exploiter le réseau du Nord-Canadien à prix coûtant? Qu'est-ce que cela signifierait? Le Gouvernement confierait aux mains de directeurs élus par une partie des citoyens des Iles-Britanniques, un réseau de chemins de fer acheté avec les deniers du peuple et dont les déficits doivent être soldés par le trésor canadien? Nous irions confier l'administration de ce chemin de fer aux mains d'hommes qui seraient irresponsables au Parlement, au Gouvernement et au peuple canadien, de la dépense annuelle de millions de dollars des deniers publics?

Voilà le seul plan catégorique que l'on ait proposé dans tout le cours de l'après-midi, pour remplacer le projet de loi actuellement en discussion.

En tout cas, nous allons faire concurrence à la compagnie du Pacifique-Canadien. Ce réseau de chemins de fer détient des chartes qui lui confèrent des pouvoirs très étendus; il s'agit d'une compagnie puissamment organisée; ainsi, pour lui faire concurrence, nous aurons besoin du loyal appui de tous les représentants du peuple. Le Parlement sera obligé de maintenir l'équilibre même dans notre juridiction législative entre le Pacifique-Canadien et nos chemins de fer nationaux.

M. McCREA: Il n'est nullement nécessaire, à mon avis, d'avancer de longs raisonnements pour proclamer que nous approuvons la nationalisation, puisque le pays a déjà fait l'acquisition de ces voies ferrées; il s'agit, à l'heure qu'il est, de décider quels sont les meilleures voies et moyens à adopter, afin d'administrer et d'exploiter nos chemins de fer.

La majorité de la population canadienne, suivant moi, partage mon opinion. Je suis d'avis qu'elle n'est pas favorable à l'idée de nationalisation des voies ferrées qui peuvent être exploitées convenablement par les compagnies particulières. Nous devrions profiter de l'expérience qu'ont acquise l'Angleterre, les Etats-Unis et autres pays, qui ont nationalisé leurs voies ferrées en ces dernières années, à moins que le Gouvernement du jour ne se croie bien plus intelligent et bien plus capable que les gouvernements de ces pays. Depuis quarante ans ou un peu plus, le gouvernement canadien a appliqué le principe de la nationalisation à l'administration de l'Intercolonial; cependant, ce chemin de fer n'a jamais été en mesure de rembourser les frais d'exploitation. Nous n'avons pas besoin de discuter la question de la nationalisation, puisque le Nord-Canadien et le Grand-Tronc sont passés aux mains du gouvernement canadien.

La question qui intéresse le plus vivement le Parlement en ce moment, c'est celle du renouvellement d'environ quarante-quatre chartes qui ont été accordées à tort ou à raison à des compagnies auxiliaires du Nord-Canadien. Il ne manque pas de députés dans les rangs de la droite qui partagent mon avis, c'est-à-dire qu'on devrait s'en tenir à la procédure régulière pour ré-

tablir ces chartes; la question devrait être soumise au comité des chemins de fer. Le comité des chemins de fer a été assez souvent appelé à régler des questions de cette nature, à ma connaissance; or, chaque fois que j'ai assisté aux séances, j'ai observé qu'il n'est jamais arrivé qu'une charte soit sortie de ses mains sans avoir été émondée, remodelée ou revisée sur toute la ligne.

L'un des aspects du problème, à mon avis, qui devrait appeler l'attention du Parlement, c'est la concession imprudente des chartes que le Gouvernement accorde à des compagnies pour la construction de lignes de chemins de fer parallèles. Je suis convaincu qu'il ne se trouve pas un seul honorable député ici qui désire entraver le développement de l'Ouest ou de n'importe quelle autre partie du Canada où le besoin des communications par voies ferrées se fait véritablement sentir; j'ose espérer, toutefois, que tous les représentants du peuple s'opposeront au renouvellement de chartes comportant la construction de chemins de fer parallèles. Si ces chartes étaient soumises à l'examen du comité des chemins de fer, il serait en mesure de décider si ces voies ferrées peuvent servir ou non à des fins utiles. En tout cas, je suis convaincu qu'il est imprudent de ressusciter d'un seul trait de plume ces quarante-quatre chartes au sujet desquelles les amis du Gouvernement eux-mêmes semblent posséder des renseignements assez minces.

On a insinué que la province de Québec était jalouse des autres provinces. Je n'en crois rien. Je crois, au contraire, que la province de Québec veut bien, comme toutes les autres, que des chartes soient accordées pour le développement de n'importe quelle région de ce pays; mais ces chartes, je le répète, devraient être soumises au comité des chemins de fer et discutées comme à l'ordinaire. Il faudrait que des plans et des cartes fussent produits, avec indication du tracé, de manière que le comité sache qu'il y a doublement des voies et si le renouvellemt de la charte peut servir à quelque chose d'utile. Je suis convaincu que le comité agirait impartialement, que ces chartes fussent pour l'établissement de lignes du Nord-Ouest ou ailleurs. Je ne vois pas pourquoi on veut les faire passer ainsi toutes ensemble. J'ai quelque confiance dans le Gouvernement, mais pas encore assez pour lui mettre dans les mains le maniement de toutes ces affaires, lorsque ses partisans eux-mêmes semblent connaître bien peu de chose.

M. DAVIDSON: N'est-il pas vrai que ces chartes ont toutes été soumises au comité des chemins de fer, et quelques-unes d'elles plusieurs fois?

M. COCKSHUTT: L'argument que présente l'honorable député de Sherbrooke (M. McCrea) n'est pas de ceux contre lesquels je m'élève tout particulièrement. Il a droit aux informations qu'il cherche à obtenir, mais ces informations ont toutes été, je crois, fournies en leur temps devant le comité des chemins de fer. Certaines de ces lois ont pu être votées par des législatures locales, mais un grand nombre ont été soumises au comité des chemins de fer, et tous les renseignemnts nécessaires au vote de lois ont été fournis au comité des chemins de fer et à la Chambre, lorsque les chartes ont été primitivement obtenues. Tout cela, je le suppose, est consigné au compte rendu des débats et dans les dossiers du comité des chemins de fer, et on pourra l'y trouver si l'on a des doutes sur la sagesse du choix que l'on a pu faire de l'emplacement de quelqu'une de ces lignes, ou toute autre chose de cette sorte. Le ministre de l'Intérieur a expliqué que l'affaire reviendra devant la Chambre dans le cas où il s'agirait d'utiliser l'une ou l'autre de ces chartes, et l'on pourra alors s'opposer au vote de fonds pour l'établissement d'une ligne jugée n'être pas généralement profitable au pays. Beaucoup de ces embranchements sont pour des territoires qui ont besoin d'être accommodés davantage. L'Ouest a fait entendre ses réclamations, et ceux d'entre nous qui le représentent ici ont fourni d'excellentes raisons pour lesquelles il conviendrait de permettre que l'on construise là-bas des chemins de fer pour les colons qui les attendent depuis des années.

Maintenant que la guerre est finie et qu'on va se remettre à construire des voies ferrées, il n'est que raisonnable, ce me semble, d'accorder à ces compagnies un renouvellement de leur concession. Ce ne serait peut-être pas la procédure à suivre dans le cas d'une compagnie privée; mais, quand il s'agit du peuple, il ne peut sûrement pas y avoir grand inconvénient à nous départir des règles ordinaires. Je rappellerai au chef de la gauche, qui demande s'il n'est pas raisonnable de fournir à la députation des renseignements voulus dans la circonstance, les débats qui ont eu lieu dans cette Chambre lors de la discussion des projets relatifs au Transcontinental et au Grand-Tronc du Pacifique. Feu sir Wilfrid Laurier a dit cette fois-là: "Nous avons des montagnes de renseignements à l'égard de la construction de nos chemins". Or, nous savons quel gâchis l'on a fait en dépit de toutes ces

montagnes de renseignements. Jamais rien n'a été projeté au Canada qui ait coûté si cher au peuple et qui, apparemment, lui ait été si peu utile. L'honorable député de Guysborough (M. Sinclair) nous disait cet après-midi que les membres de la gauche étaient ceux qui avaient préparé les voies à la nationalisation des chemins de fer et, pour preuve, il a cité le cas du Grand-Tronc-Pacifique et celui du Transcontinental. Il dit que ces chemins de fer ont été construits par le peuple. Cela doit être quelque chose de nouveau pour ceux qui faisaient partie de la députation à l'époque; mais il faut bien le dire, ç'a été pour le Grand-Tronc qu'on les a construits et non pour le peuple. Le Grand-Tronc s'était engagé à payer 3 p. 100 du coût total de la construction, et mon honorable ami doit savoir que le Gouvernement, à cette époque, ne pensait nullement à la nationalisation des chemins de fer. On ne prévoyait pas alors que nous serions en présence aujourd'hui de cette gigantesque entreprise. Je n'ai pas devant moi le compte rendu des Débats, mais je crois que le chef de la gauche a répété de cinquante à cent fois les mots de "sales avortons" dans l'espace de quinze ou vingt minutes. Me permettra-t-il de lui demander si, comme juge du tribunal, il ne croit pas que son vocabulaire y eût gagné s'il avait de fois à autre employé l'expression de sales enfants?

M. McKENZIE: L'honorable député ferait mieux de prendre son chef à partie. J'ai imité son langage absolument.

M. COCKSHUTT: Je n'ai pas eu le plaisir d'entendre le leader du Gouvernement, mais j'oserai dire que le chef de la gauche a employé cette expression dix fois, ou peut-être vingt, alors que le chef du Gouvernement l'a employée une fois.

Cependant, il a répété cette expression à satiété. Il me semble que nous n'avons pas besoin d'une masse de renseignements et qu'il s'agit tout simplement de savoir s'il convient de confier à l'Etat l'administration de ce qui appartenait auparavant à des particuliers. Il y a quatre ou cinq ans que je me prononce publiquement en faveur de la nationalisation des grands services publics. Les municipalités devraient être propriétaires de tous leurs services publics tels que tramways, éclairage électrique, téléphone, aqueduc, gaz, etc., et que les provinces devraient être également propriétaires des chemins de fer qu'il y a lieu de construire dans leurs limites, de même que le gouvernement fédéral devrait être propriétaire des entreprises nationales. La nationalisation peut revêtir, au Canada, le caractère d'une nouveauté, mais elle existe depuis des années dans tous les pays du monde. Presque toutes les nations de l'Europe, ainsi que l'Australie et plusieurs des républiques les plus avancées de l'Amérique du Sud, sont depuis longtemps propriétaires de leurs systèmes de transport. La seule question à résoudre est celle de savoir si les propriétés que nous obtenons méritent que nous en fassions l'acquisition. Je ne pense pas que la nationalisation ait eu, jusqu'à présent, l'occasion de prouver ce qu'elle vaut. On a surtout cité l'Intercolonial à l'encontre de la nationalisation au Canada, parce qu'il a toujours manqué de donner des profits. Cependant, il aurait été surprenant qu'il en donnât. D'abord, il était exploité comme chemin de fer politique, et ensuite, ses taux étaient si faibles que pas une compagnie n'aurait pu faire de trafic avantageux à pareilles conditions. On ne saurait donc invoquer l'Intercolonial à l'appui d'une cause de cette nature.

Le député de York-Sud (M. Maclean) a demandé la nationalisation de toutes les lignes de steamers fréquentant nos ports. Selon moi, il n'y a pas lieu d'y penser pour le moment, nous avons assez d'obligations sur les épaules. L'entreprise dont il s'agit aujourd'hui, nous ne l'avons pas concertée, elle constitue un legs de nos adversaires. Aussi faut-il qu'ils ne l'oublient pas, et pour peu qu'ils soient au courant de l'histoire de la construction des chemins de fer en Canada, ils savent qu'il y a une quinzaine d'années une entreprise de la nature de celle-ci a été considérée comme une pure folie. Cependant, l'opposition actuelle, qui constituait alors le parti ministériel, a triomphé, ces chemins de fer ont été construits et nous les avons maintenant sur les bras. Qu'allons-nous en faire? Force nous est d'en prendre possession et d'en tirer le meilleur profit possible. On sait que le Transcontinental et le Grand-Tronc-Pacifique furent, dès l'origine, des entreprises malheureuses; qu'ils ont coûté plus du double de ce qu'on aurait dû les payer, et que la section de l'Est, surtout, a donné lieu à des dépenses considérables. L'opposition réclame des renseignements en dépit des masses d'informations de toutes sortes qu'on nous a fournies à l'époque où il s'agissait de construire ce chemin. Que nous a-t-on fourni? Des estimations variant de 13 à 60 millions pour le coût d'établissement. Qu'est-il arrivé? Ces chemins ont coûté au pays 400 ou 500 millions, et nous n'avons pas encore fini de payer. A lui seul, le pont de Québec, ce petit chaînon

du Transcontinental, nous a coûté 27 millions. Je suis heureux de voir le député de Maisonneuve (M. Lemieux) faire son entrée dans la salle, car il connaît très bien ce pont-là. Tout ce chemin, au sujet duquel nous avons obtenu des masses de renseignements quand il s'est agi de le construire, a coûté au pays trois ou quatre fois plus qu'on ne nous prédisait.

Dans ces circonstances, comment espérer que les chemins de fer puissent rapporter des profits? Comment espérer que l'exploitation soit avantageuse, si elle ne se fait pas conformément au strict principe des affaires, surtout quand il s'agit d'un réseau comprenant environ 15,000 milles? Nous ne devons pas payer de salaires plus élevés que les chemins de fer ordinaires n'en paient. Nous ne saurions exploiter ces chemins de fer à un prix excessif par mille; il va nous falloir réduire nos dépenses dans une assez grande proportion pour justifier les tarifs du trafic-marchandises et du trafic-voyageurs. Si les salaires ne sont pas assez élevés, il faudra augmenter les taux de ce double trafic de manière à rendre l'exploitation profitable et à faire face aux dépenses nécessitées pour toutes les améliorations.

L'hon. M. LEMIEUX: En sa qualité d'homme d'affaires, mon honorable ami pense-t-il qu'il va être possible de payer les mêmes salaires, à l'avenir, qu'avant la guerre?

M. COCKSHUTT: Non, certes. Les salaires, je l'espère, ne redeviendront jamais ce qu'ils étaient avant la guerre. Je ne le crois pas et j'ai confiance qu'avec la meilleure administration et les ouvriers intelligents qu'il y a au Canada, bien que nous leur payions le double de ce qu'ils recevaient avant la guerre, ils nous donneront raison de leur accorder cette rémunération par les services qu'ils rendront au public dans la carrière qu'ils suivent. Nous avons une classe d'hommes intelligents. Nous avons d'aussi bons employés de chemin de fer qu'il s'en trouve au monde; cependant, il ne faut pas perdre de vue que notre climat rend très difficile l'exploitation des voies ferrées et qu'on ne peut pas, lorsque la température s'abaisse bien au-dessous de zéro et que le sol se couvre de quatre à cinq pieds de neige, obtenir les mêmes résultats que dans les pays méridionaux qui n'ont pas à lutter contre ces obstacles. C'est là une chose que nous ne devons pas oublier.

Avant que mon temps soit épuisé, je désire faire une mention spéciale de ma partie de la province d'Ontario à l'égard de deux ou trois des chartes qui figurent dans l'annexe. L'une a trait au chemin de fer de Toronto à Niagara et à l'Ouest; l'autre, un chemin de fer de Niagara à St. Catharines et à Toronto. Cette région est probablement la plus encombrée de voies ferrées qu'il y ait au Canada. Entre Hamilton et Toronto, nous n'avons que les mêmes chemins de fer qu'il y a soixante ans. On a établi une voie double, mais le parcours est le même; le Pacifique-Canadien et le Grand-Tronc utilisent la même ligne. Entre ces deux endroits, le trafic est probablement plus considérable qu'en aucun lieu du Canada. Nous voulons avoir un autre chemin de fer partant de Toronto et nous désirons l'obtenir le plus vite possible, et quant à moi, je ne puis comprendre l'hostilité de sir Adam Beck au projet qui a été exposé ici et dont nous avons autorisé l'exécution par le Nord-Canadien. Nous voulons obtenir ce chemin de fer, je le répète, et l'obtenir le plus vite que nous pourrons. Je me déclare défenseur ardent de la commission hydro-électrique et des chemins de pénétration là où ils ont leur raison d'être, mais je ne puis comprendre l'opposition de sir Adam Beck au projet de M. Hanna de faire pénétrer cette voie ferrées dans la péninsule de Niagara. Nous ne nous opposons pas, l'administration des chemins de fer nationaux ne s'oppose pas non plus, que je sache, aux voies de pénétration. Cet antagonisme ne devrait jamais surgir et il ne surgirait pas, si l'on y réfléchissait bien. A mon avis les chemins de pénétration et les chemins électriques sont des entreprises légitimes, et j'espère que je les verrai se multiplier. Cependant, au lieu de ces wagons à trolley qu'on semble vouloir mettre sur toutes ces lignes, je suggérerais de débuter avec des locomotives électriques qui remorqueraient des trains, plutôt que de simples wagons. Dans notre partie du pays, les expéditeurs ne veulent pas se servir de lignes à trolley et être tenus de mettre leur marchandises sur un autre convoi à vingt, trente ou cinquante milles du point de départ. Ils veulent la faire rendre d'Hamilton, de Brantford ou de l'endroit où elle est rendue pour l'Ouest, à destination—et nous expédions chaque année dans l'Ouest des milliers de wagons pleins—par des chemins de fer qui peuvent la transporter sans rompre charge.

Nous voulons que ces chemins hydro-électriques et ces chemins de pénétration alimentent aussi le grand réseau national des chemins de fer à vapeur. Ceux-ci pourraient remplacer la vapeur par l'électricité, ce qui serait très utile à leur exploitation. J'ai visité l'Etat de New-York et j'y ai vu

des locomotives électriques qui remorquaient de quinze à vingt wagons plus rapidement que des locomotives à vapeur peuvent le faire, et qui se mettaient plus promptement en marche. Je ne fais que lancer cette idée.

Je suis d'avis que ces chemins de pénétration, qui sont d'utilité publique et qui sont certainement à l'avantage des régions où ils sont établis, devraient être des auxiliaires et des tributaires de cette grande entreprise nationale. Ayons donc aussi promptement qu'on pourra le construire, ce chemin de fer projeté jusqu'à la rivière Niagara où il pourra se raccorder à des voies internationales. A cette fin, on devrait jeter un pont sur la rivière Niagara. Alors, ce chemin, ayant des têtes de ligne convenables et étant en état de s'alimenter en tous lieux et d'obtenir des clients de tous les coins du pays, deviendra une entreprise lucrative, et au lieu de faire échec à la nationalisation, vous aurez des chemins de fer bien administrés, possédant des tarifs pour les voyageurs et les marchandises, et vous vous apercevrez que la nationalisation a sa raison d'être au Canada comme dans presque tous les pays éclairés du monde.

M. VIEN: Parmi tous les projets qui ont été annoncés dans le discours du trône, celui que nous discutons maintenant était assurément l'un des plus importants. Il a pour objet de réunir en un seul réseau toutes les voies ferrées de l'Etat et de pourvoir à un nouveau mode d'administration. Si j'accepte les calculs communiqués l'autre jour à la Chambre par le représentant de Springfield (M. Richardson) nous avons maintenant une dette de plus d'un milliard de dollars du chef de ces chemins de fer.

Ce que nous avons cherché à trouver au cours du débat sur cette question, depuis deux ou trois jours, est l'administration convenable de cette propriété d'une valeur d'un milliard. De toute cette législature, je ne crois pas que le Gouvernement ait déposé de mesure si importante, et personne ne me contredira. Avant de livrer le pays à la politique de ce projet de loi, ne faut-il pas prendre un peu de temps pour l'étudier avec soin? Il est surprenant, étrange même que le Gouvernement applique la clôture à une phase si peu avancée de la discussion du projet, dans le but unique de refuser les renseignements demandés et d'empêcher la liberté de paroles en cette enceinte, le forum du peuple. Le premier ministre intérimaire et l'honorable député de Red-Deer (M. Clark) ont dit, l'autre jour, qu'on trouvait plus de libéralisme à la droite de la Chambre que partout ailleurs.

M. McMASTER: Ils se vantaient.

M. VIEN: Sans doute. Leur conduite est un démenti de leurs paroles, puisque à cette séance même de la Chambre ils ont annoncé la clôture. Personne n'osera prétendre que c'est là une mesure libérale. Au cours des quinze ans d'administration libérale, il y a eu des débats extraordinairement longs, mais jamais cette administration n'a imposé la clôture. En certaines circonstances, elle a préféré soumettre au peuple la question en jeu.

Le ministre de l'Intérieur a accusé l'opposition de retarder sans raison l'adoption de la mesure. Il n'a pas compris pourquoi l'opposition se voyait forcée de s'opposer à l'adoption des articles. Monsieur le président, je me contenterai de dire que l'opposition ne s'est pas opposée à l'adoption des points principaux du projet. Seulement, nous avons cherché avec soin et d'une façon consciencieuse comment nous pourrions améliorer cette mesure. Nous nous sommes contentés de demander des renseignements au Gouvernement. Nous désirions sincèrement concourir à l'adoption de ce projet de loi, en ayant bien garde, toutefois, de ne pas léser les intérêts du peuple.

On nous a arrêtés à l'article 20 de la loi autorisant la construction de quarante-quatre embranchements énumérés dans la cédule déposée sur le bureau vendredi dernier. Qu'avons-nous dit? Nous n'avons pas demandé au Gouvernement de retirer l'article ou la cédule, nous ne nous sommes pas déclarés opposés à cette cédule. Nous avons tout simplement déclaré que nous n'avions pas les renseignements suffisants pour permettre l'adoption de cet article. Monsieur le président, on nous demande de constituer civilement une compagnie et de l'autoriser à construire quarante-quatre nouveaux embranchements. Le Gouvernment dit: "Vous n'avez pas raison de vous opposer à l'octroi des pouvoirs de la compagnie; nous ne demandons pas l'autorisation de construire, mais de ressusciter quarante-quatre concessions de construction de chemin de fer octroyées par diverses législatures ou par ce Parlement. Jamais nous n'entreprendrons aucune de ces constructions sans demander au Parlement de voter les crédits nécessaires." Je prétends, monsieur le président, que cela n'est pas. Les articles mêmes de ce projet démentent le ministre de l'Intérieur et les autres ministres lorsqu'ils font cette affirmation.

Même si l'article 20 est adopté, disent-ils, le Gouvernement ne pourra entreprendre aucune construction. Alors qu'ils lisent l'article tel qu'il est adopté. Cet article stipule

que la compagnie, avec l'assentiment du Gouverneur en conseil, peut émettre des obligations, des actions, et du capital-actions de temps à autre, conformément au parcours de la ligne qu'elle construit, acquiert, possède ou dirige jusqu'à concurrence de $75,000 piastres par mille. Le Gouvernement sera autorisé à engager tout le réseau national pour la construction de ces lignes supplémentaires, et, cependant, le ministre de l'Intérieur et le premier ministre intérimaire nous ont dit, l'autre jour, que jamais le Gouvernement ne pourrait entreprendre la construction de ces embranchements sans demander au Parlement les crédits nécessaires. Je prétends que l'article 26 du bill donne l'autorisation voulue sans qu'il soit besoin de s'adresser de nouveau au Parlement. Le ministre de l'Immigration et de la Colonisation a confirmé mon opinion quand il a dit que la construction de plusieurs de ces lignes serait bientôt commencée, même dans quelques semaines, par des compagnies subsidiaires du Nord-Canadien. Le ministre a ajouté que les travaux seraient poussés, parce que, en vertu de la mise en vigueur de la loi, de l'article 26 en particulier, il n'était pas besoin de plus ample autorisation et que le Gouvernement pouvait émettre des obligations et engager tous les chemins de fer nationaux jusqu'à concurrence de la somme empruntée.

Alors, monsieur le président, si l'adoption de l'article 20 donne au Gouvernement le droit de construire quarante-quatre embranchements, et si l'article 26 qui a été approuvé autorise le Gouvernement à émettre des obligations jusqu'à concurrence de la somme totale de 75,000 dollars par mille, en engageant le réseau national pour cette somme, nous avons parfaitement raison d'examiner l'affaire des plus soigneusement. Le rapport Drayton-Ackworth dit que nous avons construit trop de chemins de fer au Canada, qu'en proportion de la population, ce pays a la plus grande étendue de voies ferrées du monde, et que, dans le passé, nous avons construit des lignes à tort et à travers. Tel est l'argument dont l'honorable député de Springfield (M. Richardson) s'est souvent servi dans cette enceinte.

L'autre jour, le premier ministre intérimaire déclarait que le réseau de nos chemins de fer souffre partout d'un encombrement de voies et que plusieurs endroits sont desservis par deux voies, alors qu'une seule serait pleinement suffisante. Et pourtant le Gouvernement nous demande aujourd'hui d'autoriser en un seul coup la construction de quarante-quatre voies secondaires et nous refuse tout délai pour nous enquérir si ces nouvelles voies sont nécessaires et si elles ne feront qu'encombrer un service déjà établi. Avant de voter cette mesure, nous demandons un temps raisonnable pour nous renseigner, et voilà qu'on nous accuse d'entraver la discussion. Le ministre intérimaire de la Justice, selon son habitude, se moque de l'opposition parce qu'elle n'a pas jugé à propos de critiquer cet article ou de préconiser là-dessus une politique arrêtée. Qu'avons-nous dit, monsieur le président? Nous avons simplement demandé que le projet soit renvoyé au comité des chemins de fer pour lui permettre de l'étudier à fond. Ce n'était que justice; pareille demande ne saurait s'interpréter comme tentative d'obstruction. On ne saurait formuler, dit le ministre, une seule objection valable contre cette loi; évidemment, il n'a pas prêté à la discussion une oreille attentive. Il veut délibérément induire la Chambre en erreur.

M. le PRESIDENT: A l'ordre! Je dois prier l'honorable député de retirer cette expression: qu'un ministre tente d'induire la Chambre en erreur de propos délibéré.

M. VIEN: Je retire le mot "délibérément", et je dis que le ministre voudrait que la Chambre ajoute foi à une assertion que le bill même contredit. Pris dans son ensemble, le projet a du bon. Aujourd'hui, l'administration des chemins de fer de l'Etat se montre faible, incompétente, et il y a grandement lieu de l'améliorer; cela, tout le monde l'admet. Dans la mesure où le présent bill améliore cette administration, il a l'appui des deux côtés de la Chambre; mais il n'est que raisonnable de ne pas permettre au Gouvernement de poursuivre l'établissement de ces quarante-quatre lignes de chemins de fer, sans en avoir fait au préalable une étude plus attentive et avoir obtenu plus d'informations à leur égard, pour le bénéfice de la Chambre. Au dire du ministre intérimaire de la Justice, les régions que ces embranchements doivent desservir sont à développement intense de l'agriculture, et leurs habitants ont à transporter leurs produits sur des parcours de trente ou quarante milles avant d'atteindre la station de chemin de fer la plus rapprochée. Or, s'il nous faut construire des embranchements dans toutes les régions de notre pays où les cultivateurs ont à parcourir de trente à quarante milles pour atteindre la station de chemin de fer la plus rapprochée, toutes les ressources du pays n'y suffiront pas. Dans maints districts des provinces anciennement établies il se trouve des centres agricoles prospères dont les habitants ont à franchir, pour atteindre la voie ferrée, de plus grandes dis-

tances que celles indiquées. Avant de nous engager dans cette voie, rendons-nous bien compte de tout ce que comporte pareil programme, mettons-nous en état de bien juger la situation, en pleine connaissance de cause.

Le ministre de l'Immigration (M. Calder) se déclarait, l'autre jour, parfaitement au fait des diverses chartes, car il était ministre provincial lors de leur ratification par la législature locale. Mais la plupart des membres de la députation n'ont pas eu l'avantage d'étudier à fond la question. Qu'on me permette d'indiquer une disposition à ces chartes qui est plutôt de nature à mettre en doute la grande utilité, l'impérieuse nécessité de la construction de ces embranchements. Les droits conférés par les législatures provinciales ou par notre Parlement ces années dernières sont périmés. Bien que les législatures provinciales eussent encouragé l'établissement de ces voies ferrées sous forme de garanties d'obligations, les compagnies intéressées jugèrent que les perspectives de trafic et les conditions générales dans le district à desservir ne justifieraient pas pareille entreprise. Et maintenant, à l'improviste, sans en donner avis à la Chambre, le Gouvernement soumet une mesure et tente d'en précipiter l'achèvement législatif sans donner à la députation le temps voulu pour l'étudier à fond. Les ministres nous mettent en demeure de leur donner un pouvoir discrétionnaire de faire revivre quarante-quatre chartes, bien que les compagnies particulières des chartes primitives n'aient pas jugé à propos de construire les embranchements et de se prévaloir des subventions dont on leur avait fait l'offre. Nous sommes appelés à entreprendre l'établissement de ces voies ferrées sans nous faire attribuer ces subventions des provinces. Au sujet de la construction de ces embranchements, le ministre des Chemins de fer déclarait, l'autre soir, qu'on n'exigerait pas le versement de ces subventions accordées par les provinces qui, pourtant, vont tirer avantage de l'établissement de ces voies ferrées. Notre administration des chemins de fer ne pourra faire fonds que sur les ressources du Dominion.

Aux termes de l'article 16 du projet de loi, toutes les dépenses de la compagnie devront être prélevées sur les recettes et revenus du chemin de fer, tandis que les déficits seront comblés au moyen de prélèvements sur le fonds du revenu consolidé.

Autrement dit, la compagnie aura le droit d'appliquer à tous les besoins du chemin de fer, voire même à l'acquisition de compagnies subsidiaires, tout le rendement et le revenu dudit chemin de fer, et s'il se produit un déficit, ils le combleront à même le Fonds consolidé du revenu du Canada. Qui plus est, ils attendront jusqu'à la session suivante pour faire autoriser et sanctionner les déboursements que le ministre aura déjà faits en vertu du présent article.

M. BUCHANAN: On a insinué, quand on ne l'a pas affirmé positivement, que la prolongation du délai pour la construction de ces embranchements entraînerait de folles dépenses dans l'ouest du Canada. D'après leurs remarques, certains députés sont évidemment d'avis qu'il n'est pas dans l'intérêt du Canada de poursuivre la construction de chemins de fer dans l'Ouest.

Peut-il vraiment se trouver ici des députés qui aient pour politique de cesser de construire des chemins de fer dans l'Ouest canadien? Mais cesser d'y construire des chemins de fer en ce moment, autant vaut sacrifier l'argent qui a été employé à développer ce territoire. Permettez-moi de remonter à l'origine de ce mouvement de colonisation, et particulièrement à la nombreuse immigration qui eut lieu sous l'ancienne administration libérale. Des habitants de toutes les parties de l'univers furent attirés vers l'Ouest canadien; on leur promettait des terres gratuites, et toutes les faciliéts de transport. Il y a, depuis dix ans et davantage, des immigrants qui habitent la partie de l'Alberta que je représente. Ils se sont établis sur des terres concédées par le Gouvernement, et ils sont encore aujourd'hui à trente-cinq, cinquante ou soixante milles d'un chemin de fer. Qu'arrivera-t-il si des embranchements ne sont pas construits dans ces districts? Ces colons devront quitter notre pays. Il ne reste plus dans l'Ouest de terres libres qui aient quelque valeur, et celles qui restaient sont réservées aux soldats qui désirent s'y établir. Tout naturellement ces gens retourneront aux Etats-Unis, d'où ils viennent, et le Canada perdra par suite l'argent qu'il a dépensé à les faire venir et à les garder. Il importe donc, dans l'intérêt de la colonisation de l'Ouest canadien, que ces embranchements soient construits pour retenir dans cette région les personnes qui s'y trouvent. Je suis au fait des embranchements mentionnés dans ce projet de loi, particulièrement pour ce qui concerne la partie de l'Alberta d'où je viens, et je puis affirmer sans hésitation que chacun des embranchement spécifiés est indispensable aux gens qui réclament actuellement ces chemins de fer. S'ils ne sont pas construits

les colons déserteront sans plus tarder l'Alberta pour aller s'établir ailleurs.

Puis-je faire observer aux honorables députés que, dans l'Alberta, il n'existe à l'heure présente qu'un chemin de fer entre la voie principale du Pacifique-Canadien et la frontière internationale au sud? Cet embranchement appartient à la compagnie du Pacifique-Canadien. Si le Gouvernement pouvait passer une loi contraignant cette compagnie à établir tous les embranchements requis dans cette région, je consentirais volontiers à ce que notre chemin de fer national ne construise d'embranchements que dans les districts qu'il est appelé particulièrement à desservir. Mais, nous n'avons actuellement aucune garantie de ce genre. Les colons se sont établis dans ces districts en comptant que l'ancien chemin de fer Nord-Canadien construirait des embranchements, et ils s'attendent maintenant à ce que le Gouvernement, qui a acquis ce chemin de fer, leur fournisse ces embranchements.

Nous devons contribuer à la mise en culture des vastes régions encore en friche de l'Ouest canadien, et, à cette fin, il nous incombe de créer des moyens de transport. Les colons n'iront plus s'établir à de longues distances du chemin de fer, à moins d'être sûrs qu'on leur fournira des voies de communication. La colonisation de l'Ouest canadien est un fait accompli; mais, il faut que les chemins de fer du Canada donnent des embranchements aux nouveaux districts qui seront bientôt mis en culture. A maintes reprises, j'ai, dans cette Chambre, tenté de faire ressortir ce que signifiait pour l'Est l'augmentation de la population et de la richesse de l'Ouest. Si l'Ouest reste stationnaire, si l'Est ne veut pas aider l'Ouest à construire des chemins de fer, c'est l'Est qui perdra les profits à retirer des vastes et fertiles plaines situées à l'ouest des Grands lacs. Il importe tout autant aux citoyens de l'Est qu'à ceux de l'Ouest que ces embranchements soient construits. Que serait aujourd'hui l'est du Canada si l'Ouest n'était pas plus avancé qu'en 1890? L'Est n'aurait pas connu la prospérité dont il jouissait avant la guerre, et sa population ne serait pas ce qu'elle est. Mais j'ai foi en l'Ouest, comme j'ai foi en l'avenir de tout le Canada; si nous employons toutes nos énergies à developper les ressources de notre pays à l'ouest comme à l'est, notre population aura bientôt doublé.

Mais si nous n'entendons étudier la question qu'en nous plaçant uniquement au point de vue de telle ou de telle partie du pays, je crains fort qu'elle n'en reste à l'état où elle se trouve maintenant.

Je connais les besoins de la population relativement aux voies ferrées. J'ai parcouru cette partie de l'Alberta et je sais que la population y a vécu depuis dix ans, au moins, dans l'attente de la construction d'un chemin de fer. Elle s'est montrée patiente; elle a cultivé le sol et elle a transporté son grain à des gares éloignées de plusieurs milles de ses habitations, mais elle ne continuera de patienter que si elle peut compter sur la construction d'une voie ferrée dans un avenir prochain.

On a dit que la vieille "clique du Nord-Canadien"—c'est l'appellation dont on s'est servi—est encore mêlée à cette entreprise. Si l'on me donnait la preuve que cela est exact, je ne serais pas disposé à approuver la nationalisation de ce réseau de voie ferré, mais j'attends encore cette preuve. Il est vrai que quelques-uns des vieux employés principaux du Nord-Canadien ont des intérêts dans le chemin de fer national. Que devait faire le Gouvernement lorsqu'il a pris en main le chemin de fer du Nord-Canadien? Devait-il remercier de leurs services tous les principaux employés de ce réseau et modifier complètement son administration, pour un but nouveau? Je ne crois pas qu'aucun homme d'affaire, ou aucun citoyen n'aurait voulu cela. Le Gouvernement a besoin d'avoir un homme d'expérience à la tête du chemin de fer national canadien, et je crois qu'il a eu la main heureuse, en choisissant pour occuper ce poste quelqu'un de compétent, mais s'il n'avait pas pris cet homme expérimenté dans le personnel du chemin de fer Nord-Canadien, et s'il s'était adressé au Pacifique-Canadien ou au Grand-Tronc, qu'aurait-on dit? On aurait prétendu que le Gouvernement donnait à un partisan du régime de l'exploitation privée l'administration du réseau national, et en cas d'insuccès, on en eut attribué la cause au choix du Gouvernement.

Le Gouvernement a donc une raison de mettre à la tête du chemin de fer de l'Etat un homme qui avait à s'occuper pratiquement de l'ancien chemin de fer Nord-Canadien, et qui, à mon avis, est prêt à mettre au service du Canada les aptitudes et l'énergie dont autrement il ferait bénéficier une compagnie particulière. Nous devrions, au moins, faire preuve de justice envers cet homme et lui donner l'occasion de prouver ce qu'il peut faire.

Le projet de loi que le comité étudie, ce soir, ne fait que mettre à profit une politique adoptée par le Parlement, favorisant l'acquisition du chemin de fer Nord-Cana-

dien, à cause de l'inexécution de ses obligations envers le pays. Cette loi pourvoit à l'organisation et à l'administration du chemin de fer national canadien. Assurément, ce nouveau réseau nécessite des dispositions nouvelles. C'est une mesure ministérielle, et le chemin de fer que l'Etat acquiert devient propriété nationale. Nous aurons donc l'avantage, plus tard, de discuter tout ce qui le concerne. S'il n'est pas bien administré, nous pourrons le dire et critiquer le Gouvernement. Je crois que la masse de la population est favorable à la nationalisation, ceux-là du moins qui vivent dans les provinces des Prairies.

Le public attend du Gouvernement qu'il exploite le chemin de fer national canadien efficacement et honnêtement. Si le Gouvernement y fait défaut, le public se débarrassera de lui dès la première occasion. Le Gouvernement qui n'essaiera pas de rester d'accord avec l'opinion publique en administrant le chemin de fer s'acheminera vers la défaite. Le Gouvernement ne peut pas être le ministre complaisant des vieux intérêts du chemin de fer du Nord-Canadien; il doit avoir égard au public en matière de nationalisation.

En terminant, je tiens à répéter aussi énergiquement que possible que ce moment est critique pour l'Ouest, quant à la construction de lignes d'embranchements. Les gens, ou du moins des milliers d'entre eux que nous avons établis dans l'Ouest, ne seront plus à ces endroits, au cours des prochaines années, si nous ne les pourvoyons pas de lignes ferrées. Plusieurs d'entre eux sont déjà partis, et d'autres menacent de le faire. Il me semble que le Gouvernement, en renouvelant les chartes, devrait voir à ce que le plus grand nombre possible de ces lignes soient construites, afin de satisfaire aux besoins d'une population privée de chemins de fer, et de développer non seulement l'ouest du Canada, mais encore le pays tout entier.

M. ARCHAMBAULT: Quelques-uns de mes bons amis de la gauche sont vraiment bien naïfs. Ainsi, ayant quitté la Chambre, à onze heures, vendredi soir, j'étais absent lorsque le ministre de l'Intérieur décida de jouer le rôle qu'il affectionne et que, se revêtant du manteau de l'exécuteur des hautes œuvres, il proposa d'appliquer le bâillon.

Quelques-uns de mes amis que je rencontrais le lendemain matin, semblaient surpris et regardaient cela comme un incident tout à fait extraordinaire. Je ne l'étais pas. Quand j'ai appris la nouvelle, j'ai pensé que l'attitude du ministre intérimaire de la Justice était parfaitement naturelle, et absolument conforme à l'esprit de girouette que les citoyens du Canada doivent actuellement tolérer comme Gouvernement. Monsieur le Président, l'élément tory de ce Gouvernement n'a jamais manqué une occasion d'avoir recours aux mesures échappatoires et de trouver quelque camouflage ou autre chose pour cacher ses plaies. On se rappelle qu'en 1911, pour gagner l'élection, il a empêché les citoyens de se prononcer sur la question de la réciprocité en dénonçant comme déloyale la seule idée de commerce avec les Etats-Unis. Si l'on se reporte à la politique de conscription en 1917, on voit qu'au lieu de laisser l'électorat se prononcer sur cette question seulement, le Gouvernement a délibérément déchaîné les luttes de race et de religion. Quand on se rappelle tout cela, on ne peut pas être surpris qu'en l'an de grâce 1919, le même élément fidèle à ses principes qui ont si bien réussi dans le passé, essaye d'apaisser l'orage qui gronde, autrement dit les demandes de l'Ouest pour une réduction du tarif douanier, en fabricant, pour se protéger, un ouragan de rails et de locomotives, qui crèvera à son commandement pour inonder, au moment voulu, les prairies de l'Ouest.

Le projet de loi a pour but de construire une formidable machine qui permettra au Gouvernement de distribuer des millions de l'argent du peuple, sans aucune garantie constitutionnelle pour protéger le contribuable contre des dépenses illégales. L'article 20 et l'annexe qui l'accompagne, permettront au Gouvernement ou à son prête nom, le Nord-Canadien, de remettre en vigueur quarante-quatre chartes, que leurs anciens détenteurs n'ont pas jugé bon d'utiliser, cela pour la construction de lignes de chemin de fer sur lesquelles nous ne possédons aucun détail et qui peut entraîner une dépense d'argent considérable. Parce que nous, représentants des citoyens, délégués ici dans le but spécial de veiller à l'emploi régulier des fonds publics, nous insistons pour avoir des détails avant de voter, non seulement on nous refuse l'occasion de pouvoir voter avec connaissance de cause, mais on nous reproche de faire de l'obstruction et l'on nous bâillonne.

Monsieur le Président, c'est parce que les rois de France ont empêché la voix du peuple de se faire entendre que la monarchie a péri dans le sang. Les horreurs du bolchévisme sont dues à ce que la voix des représentants du peuple russe a été étouffée. Quand donc le Gouvernement se rendra-t-il compte de l'agitation qui existe dans notre pays? Quand évitera-t-il de nouvelles irri-

tations qui peuvent mettre le feu aux poudres et déchaîner la conflagration fatale?

Si le projet de loi que nous discutons actuellement avait un but d'une importance extrême, s'il s'agissait de décider à une heure critique une question nécessitant une solution immédiate, nous pourrions probablement comprendre l'anxiété du Gouvernement. Mais, monsieur le Président, on nous demande, non seulement de donner, sans plus ample information, des pouvoirs sans précédent au cabinet des ministres, mais de nous engager dans une politique qui mènera le Canada à la banqueroute. Les Etats-Unis perdent un million par jour en maintenant leurs chemins de fer sous la direction du gouvernement. Les recettes, cette année, ont été jusqu'ici bien au-dessous de la garantie donnée aux compagnies. En Angleterre, les recettes brutes, l'an dernier, ont été 440 millions de moins que le coût d'exploitation, y compris l'intérêt sur le capital.

Je ne veux pas retarder la Chambre en lisant des articles qui ont été publiés récemment, aujourd'hui même dans le "Star", de Montréal, au sujet de la nationalisation des chemins de fer; mais je croirais manquer à mon devoir, si, avant de terminer mes remarques, je ne signalais pas à la Chambre l'opinion du ministre des Travaux publics (M. Carvell) sur cette question de nationalisation.

Dans un discours prononcé à la Chambre, durant la session de 1917, et transcrit dans le compte rendu officiel des débats, page 4266, le ministre a dit:

J'ai toujours été d'avis que si un homme pense d'une certaine manière, il doit d'abord affirmer son opinion et travailler ensuite à convaincre le public qu'il a raison. S'il arrive qu'il s'est trompé, il n'a qu'à laisser le peuple faire comme il l'entendra.

Cela peut être une attitude fort cavalière, mais telle a toujours été ma manière de voir. Je n'ai pas foi en aucune sorte de nationalisation. Je m'oppose à ce que le ministère aille aussi loin qu'il va à l'égard de l'acquisition projetée du réseau du Nord-Canadien. Le ministre des Finances a dit que l'intention est de créer une commission qui sera soumise aux Chambres, et qui ne sera pas sous la férule du ministère. Eh bien, si celui-ci réussit dans ce projet, il aura fait un grand pas dans la bonne voie. Cependant, nulle personne qui a, comme moi, toujours vécu dans les Provinces maritimes ne saurait déclarer franchement qu'il approuve la nationalisation des voies ferrées. Je sais que, dans l'Ontario, la nationalisation est un fétiche; la population a un culte pour la nationalisation de toutes les entreprises. Mais, avant plusieurs années, elle reviendra à de sages doctrines.

L'autre soir, nous avons eu un exemple de ce culte dans ces murs. Dans l'Ontario, l'Etat est propriétaire de la plus grande entreprise de production d'énergie électrique qui ait jamais existé. A n'en pas douter, la commission hydro-électrique de l'Ontario a accompli des œuvres merveilleuses. Mais elle commence à être acculée au pied du mur. Le ministre des Chemins de fer (M. Cochrane) a été obligé de demander à ses partisans d'approuver une modification de la loi générale des chemins de fer, afin de supprimer une rivale de la commission hydro-électrique, parce qu'elle barrait le chemin à ce minotaure. Depuis la Confédération jusqu'à ce jour, les annales canadiennes n'offrent pas de meilleur exemple de l'insuccès de la nationalisation.

[M. Archambault.]

Plus loin, il dit:

Un bon nombre de mes amis de la province d'Ontario et de l'Ouest se sont laissés captiver par la lubie de la nationalisation. Je désire leur faire observer une fois pour toutes que c'est là la plus grande comédie et l'illusion la plus décevante qui aient jamais été évoquées dans n'importe quel pays du monde. Il est inutile de soutenir que l'Etat est plus en mesure qu'une compagnie particulière d'exploiter avec économie et à bon marché, des chemins de fer, des réseaux de téléphone, des services d'éclairage à l'électricité ou autres entreprises de même nature. C'est là une prétention qui ne tient pas debout. Quelques-uns de mes amis de l'Ouest sont d'avis que si le Nord-Canadien est exploité par l'Etat, ils obtiendront comme par enchantement un meilleur service et de meilleurs résultats. Ils espèrent peut-être même qu'ils réussiront à faire abaisser les tarifs de transport. Jamais on n'a fait miroiter une plus grande illusion aux yeux de la population. Le Gouvernement ne saurait avoir l'espoir de diminuer les tarifs en dessous de la limite raisonnable destinée à assurer quelques profits aux chemins de fer. Il ne faut pas non plus oublier qu'il existe une autre compagnie de chemin de fer dans l'Ouest, de sorte qu'il est inutile de songer à diminuer les tarifs de transport au delà d'une certaine limite raisonnable. Or, je n'hésite pas à le proclamer, nul gouvernement au Canada ne saurait caresser l'espoir d'exploiter un chemin de fer dans l'Ouest et lui faire gagner ses frais d'exploitation, en exigeant des tarifs de transport moins élevés que ceux que la compagnie du Pacifique-Canadien exige à l'heure actuelle.

Si le Gouvernement entreprenait d'exploiter ce réseau pendant dix ans avec les tarifs aujourd'hui en vigueur sur le Pacifique-Canadien, au lieu de payer des dividendes de 10 p. 100, comme le fait cette compagnie, il devrait accuser un déficit de 15 à 20 p. 100 par année. Personne ne le sait mieux que l'honorable ministre du Commerce, ce qui est le doyen de cette Chambre, à une seule exception, et qui a habité les Provinces maritimes. Il a été témoin de tout le gâchis, de tout le gaspillage, il est parfaitement au courant de la situation et il sait que tout ce que je dis est l'exacte vérité. Je suis surpris de ne pas l'avoir entendu protester contre cette proposition.

Prêtez l'oreille monsieur le président, aux paroles que voici:

Il est possible qu'il ait été dominé et maîtrisé par ses collègues.

Dirons-nous, ce soir, au ministre des Travaux publics qu'il a été dominé et maîtrisé par ses collègues? J'attends le vote qu'il donnera à deux heures, cela nous éclairera sur cette question.

M. GLASS: L'honorable député (M. Archambault) nous a fait un tableau bien lugubre et fort pessimiste de la nationalisation de ces chemins de fer. A son dire, c'est le fétiche d'Ontario où l'on a plus ou moins adopté le principe de la nationalisation. Je dois lui dire que ce principe n'a pas le mérite de la nouveauté, même en Canada; car il est historique que, dès 1850, époque de la construction du Grand-Tronc, le Gouvernement fut autorisé, s'il le désirait, à construire le chemin, à titre de chemin de fer de l'Etat. Il semble que l hostilité envers ce bill cadre bien avec la tendance à s'opposer à toutes les mesures proposées par le Gouvernement, parce qu'il se propose, dit-il, de prendre soin de ces quarante-quatre bébés. D'ordinaire, on jugerait que c'est œuvre philanthropique, et à mon avis l'opposition pourrait établir une école pour la coordination des politiques libérales. Ce débat nous a prouvé que leur politique est en somme une bigarrure; c'est une marinade mélangée. Il y a tant d'opinions et de systèmes divergents qu'il n'y a guère d'espoir de les coordonner. Cet après-midi, le député de Charlevoix-Montmorency nous a dit qu'en 1914, le Gouvernement n'était pas autorisé à prêter son concours financier à la compagnie du Nord-Canadien et que le but visé était de protéger la banque canadienne de Commerce ainsi que les porteurs d'obligations et autres amis du Gouvernement. A cet égard, je désire citer les paroles du chef de l'opposition, à cette époque. Sir Wilfrid Laurier disait:

> Comme je viens de le dire, je ne voulais que donner un sommaire de mes vues et de la politique que nous avons soumise au peuple sur cette question, et je vais tout résumer en quelques mots. Il faut poursuivre cette entreprise; nous ne saurions la laisser aboutir à la faillite; ne laissons personne, ne laissons rien intervenir qui puisse être préjudiciable à notre crédit en Angleterre; il faut que cette entreprise soit poussée et menée à bonne fin; seulement, au lieu de la continuer par le moyen proposé, nous proposons de la poursuivre par un autre moyen.
>
> C'est que nous prenions la direction absolue de l'entreprise, et dans ce but je propose, appuyé par mon hon. ami de Saint-Jean (M. Pugsley: Que ledit bill ne soit pas lu maintenant pour la 3e fois, mais qu'il soit arrêté que dans les circonstances actuelles il ne soit pas accordé d'aide à la compagnie du chemin de fer le Nord-Canadien, à moins qu'il ne soit en même temps décrété que le Gouvernement a le pouvoir, dans un délai légitime, d'acquérir la propriété de tout le capital-actions de la compagnie au prix qui sera fixé par voie d'arbitrage, mais ne devant pas dépasser trente millions de dollars.

Le 8 août 1917, lorsque la question du Nord-Canadien était de nouveau en délibération devant la Chambre, M. German, député au Parlement à cette époque, exprima ces sentiments:

> Je n'hésite pas à le proclamer, toutefois, j'aurais été en faveur d'une politique plus large et plus courageuse, se rapprochant un peu plus de la nationalisation des chemins de fer canadiens que le projet en discussion. Quelles qu'aient été les opinions que nous avons pu professer dans le passé, relativement à ce problème de la nationalisation des chemins de fer, nous sommes obligés de les modifier, à l'heure actuelle, si nous ne voulons pas nous laisser devancer par l'opinion publique; car c'est un fait indéniable que les idées démocratiques gagnent rapidement du terrain. Le char de la démocratie avance à grande vitesse et ceux qui lui barrent la route seront écrasés sous ses roues, qu'ils soient lords, barons, chevaliers ou premiers ministres... Et je le déclare au Gouvernement, il ne doit pas se mettre en travers de la route. Le peuple est résolu à avoir la nationalisation de ces services publics et il l'aura.

En remontant un certain nombre d'années en arrière, il serait possible d'emprunter d'autres citations au hansard, car on a fréquemment discuté ce sujet dans la Chambre, et l'on reconnaitrait les contradictions et les variations d'opinion des honorables députés de l'opposition. Je me rends donc bien compte de la difficulté qu'il y a à croire à leur sincérité quand ils énoncent une politique—et en réalité, ils n'ont énoncé aucune politique à propos du sujet que nous discutons. Pendant les quelques années que j'ai fait partie de la Chambre, je n'ai pas constaté que l'opposition se soit efforcée réellement, de temps à autre, d'aider par une politique d'organisation, à l'œuvre entreprise par le Gouvernement. Au contraire, à chaque occasion, elle a adopté un système d'opposition à tout ce que le Gouvernement a proposé. Aujourd'hui même, le seul motif qui l'empêche de se prononcer à l'unanimité en faveur de la nationalisation, c'est que le Gouvernement du jour a adopté cette politique et alors, pour se conformer à la conduite qu'elle a suivie dans le passé, l'opposition s'oppose simplement à cette mesure.

Nous parlons avec fierté du très grand succès qu'a obtenu la direction du Pacifique-Canadien, nous sommes fiers de cette ligne et enchantés du développement auquel elle est arrivée. De l'avis de ceux qui connaissent bien les régions de l'ouest, le Nord-Canadien comporte des possibilités de succès qui découlent de sa valeur même et une perspective de pouvoir encaisser des recettes égales à celle du Pacifique-Canadien. Nous nous sommes rendus maîtres de la ligne; le Gouvernement actuel s'est engagé à l'exploiter et il est intéressé plus que jamais à son succès comme entreprise nationale. Quant aux embranchements qui doivent être construits en vue de l'exploitation future du Nord-Canadien, j'en

ai entendu parler avec beaucoup d'intérêt par les députés de l'Ouest qui connaissent particulièrement les différentes lignes projetées et qui ont montré l'importance de ces embranchements comme affluents de ce grand réseau. Les honorables députés de la province de Québec ont parlé des grandes dépenses que l'on a faites pour les chemins de fer de l'Ouest et ils ont dit que leur province avait contribué pour une somme considérable au coût de la construction. En ma qualité de représentant de l'Ontario, je tiens à dire à mes honorables amis que notre province, comme la leur, a contribué pour sa part au développement national de nos chemins de fer ; mais je dirai à nos amis de l'Ouest que nous ne regrettons pas les dépenses ou les efforts qui sont faits pour développer cette vaste région de l'Ouest. Monsieur le Président, les possibilités que le futur développement de l'Ouest tient en réserve, nous donnent de l'espoir et justifient le développement de nos chemins de fer—justifient surtout la construction des embranchements latéraux qui se prolongent au nord et au sud et dont on a parlé ce soir—jusqu'à ce que les différentes parties des riches terres des prairies soient pourvues des facilités de chemins de fer qui leur sont nécessaires pour envoyer leurs grains aux lignes mères qui leur procureront les débouchés indispensables. Je voudrais citer quelques observations faites par M. E. B. Biggar, il y a deux ans, quand il écrivait dans la presse en faveur de la nationalisation des chemins de fer canadiens. Il s'exprima ainsi à cette époque:

> Laisser simplement les affaires s'en aller à la dérive, au moment où l'immigration subit un temps d'arrêt et quand le trafic qui provient des constructions dans les villes et les centres de colonisation a cessé en grande partie et quand de grandes étendues des nouvelles lignes principales ne peuvent pas subsister en se contentant seulement du trafic local, cela va simplement faire naître une panique dont personne ne peut évaluer l'étendue. Aucun gouvernement responsable de la stabilité commerciale du pays ne peut permettre qu'un semblable résultat se produise.
>
> Il reste deux alternatives principales: accorder de nouvelles aides aux compagnies particulières de chemin de fer qui sont maintenant en difficulté ou nationaliser les chemins de fer du Canada.
>
> Pour la première alternative, il existe une conviction bien enracinée que le peuple a déjà été trop fortement taxé pour payer des chemins de fer qui ont été construits d'une façon extravagante, imprudemment tracés au point de vue de l'intérêt général et qui sont aujourd'hui incomplètement équipés et dont l'outillage se détériore, sans parler de la surcapitalisation et des maux produits par l'influence des compagnies de chemin de fer sur la législation et sur la moralité publique. Toute aide nouvelle qui serait suffisante pour placer les compagnies en instance dans une situation qui serait assurée à leur propre point de vue, soulèverait un tel ressentiment public qui, ajouté aux fardeaux imposés par la guerre, amènerait la défaite du parti qui imposerait ces fardeaux et si la continuation de la guerre est accompagnée par une seule mauvaise récolte, cette défaite serait absolument désastreuse. Aucun blâme jeté à l'autre parti pour sa mauvaise administration passée des chemins de fer n'excusera l'erreur qui consiste à mettre dans le verre plein cette goutte qui le fait déborder.

[M. Glass.]

Raisons militant en faveur de la nationalisation.

La nationalisation immédiate de nos réseaux de chemin de fer à vapeur est le seul remède qui fasse espérer justice complète à l'égard du peuple et lui assurera la résignation et la patience sous le fardeau des taxes qu'il est obligé de porter sur ses épaules; de plus c'est le seul régime qui tendra à la purification de la vie publique puisqu'il fera disparaître de l'atmosphère politique la principale source de contamination.

Voici quelques raisons qui militent en faveur de la nationalisation de nos voies ferrées:

De nos jours dans le monde entier, l'opinion publique accuse constamment une tendance vers la nationalisation des chemins de fer et à leur exploitation par l'Etat, si bien que sur soixante-cinq pays qui possèdent des voies ferrées pas moins de cinquante et un ont déjà adopté le principe de la nationalisation.

La nature de ce mouvement est remarquable sous trois rapports:

En premier lieu, la rapidité avec laquelle le changement s'est opéré; à venir jusqu'en 1880, il y avait dans l'univers entier 10,000 milles de voies ferrées sous le régime de la nationalisation, tandis qu'à l'heure qu'il est il y en a 230,000 milles, sans tenir compte des lignes construites pour des fins militaires depuis le début de la guerre.

Le second aspect curieux du mouvement, c'est que pendant l'accomplissement de tous ces progrès, il ne s'est pas produit de vague de retour en faveur de l'exploitation des chemins de fer par les compagnies particulières. Dans tout l'univers, on peut à peine citer trois cas où des pays aient partiellement abandonné le régime de la nationalisation après l'avoir adopté; ce sont: le Pérou, Cuba et Terre-Neuve. Au Pérou, toutefois, le gouvernement se réserve le choix de reprendre possession des chemins de fer au bout d'un temps spécifié.

Le troisième aspect remarquable de la tendance générale vers le régime de la nationalisation, c'est qu'il a été adopté dans des pays jouissant des formes de gouvernement les plus diverses et habités par des types de peuples les plus différents; le principe de la nationalisation a été adopté en Turquie et en Russie où l'absolutisme et l'autocratie régnaient en maîtres aussi bien que dans les républiques de l'Amérique du Sud, en Suisse où le peuple est gouverné par voie de referendums et dans les dominions autonomes de l'empire britannique. Des dix-sept colonies et protectorats relevant de la couronne britannique, douze au moins exploitent leurs voies ferrées sous le régime de la nationalisation directe, tandis que tous les dominions autonomes, sauf le Canada, sont propriétaires de leurs chemins de fer, à part une petite fraction du nombre total de milles de voies ferrées qui s'y trouvent.

Un exemple fourni par la guerre.

Tout homme impartial qui étudie l'histoire des chemins de fer ne met pas de temps à se convaincre que l'Angleterre, la première, tant au point de vue de la construction des voies ferrées que de la fabrication des locomotives, a imprimé au monde entier, dès le début, une fausse direction relativement à l'exploitation des chemins de fer par des compagnies particulières, pour la bonne raison que les membres du Parlement britannique en 1830, sauf quelques rares exceptions, étaient obstinément aveugles aux possibilités qu'offraient le transport par la vapeur et, aveu plus pitoyable encore, se souciaient fort peu des besoins du menu peuple. Ce défaut de connaissance législative constitue un solennel avertissement à l'adresse de nos législateurs dans la période critique que traversent nos chemins de fer à l'heure qu'il est. La Grande-Bretagne, toutefois, a enfin réussi à établir comme par miracle la nationalisation absolue de toutes ses voies ferrées; la conclusion à tirer des merveilleux résultats de l'application du principe de la nationalisation, résultats qui n'ont pas encore été révélés au public anglais, c'est qu'à l'heure qu'il est l'initiative privée a fini son règne à jamais.

G. Gardiner, dans son livre intitulé "The War Lords", a fort bien décrit ce qui se produit le jour où le peuple s'éveille à la réalité et se rend compte des véritables fins auxquelles un chemin de fer est destiné dans la vie d'un peuple: "Depuis des générations, nous parlons de nationaliser nos chemins de fer, mais nous avons jugé que le projet est trop vaste pour tenter de le résoudre. Or, nous avons constaté un bon matin à notre réveil que les compagnies avaient été dépossédées de leur autorité, que les 1,200 directeurs avaient été mis à pied et que tous les différents réseaux de voies ferrées du pays étaient sous l'administration directe de l'Etat. La transition a paru si naturelle et si à propos que "personne n'a même songé à adresser le plus petit bout de correspondance aux journaux". Au premier choc avec une situation critique, toutes les théories relatives à la possession et à la direction des chemins de fer se sont effondrées sans un murmure. On se rend compte qu'en définitive l'unique raison d'être des chemins de fer, c'est de servir l'Etat; or, tout ce qui fait obstacle à cette fin, dès que surgit une époque critique, est jeté de côté aussi facilement que s'il s'agissait d'une plume. La leçon servira pour l'avenir. A la faveur d'une éclair, la guerre a révélé les véritables rapports qui doivent exister entre un chemin de fer et la population d'un pays, rapports qui peuvent s'appliquer aussi bien en temps de paix qu'en temps de guerre".

Les forteresses de l'initiative privée.

Si nous tenons compte de la transformation que la guerre a opérée en Angleterre, nous pouvons dire qu'à l'heure qu'il est, parmi tous les pays civilisés de l'univers, il ne reste plus que deux places fortes où l'initiative privée soit fortement retranchée: ce sont les Etats-Unis et le Canada.

Pour ce qui est des Etats-Unis, il n'est pas nécessaire d'étudier bien longtemps la littéra- vaincre que la nationalisation est la seule conrant de l'opinion publique tant dans le domaine politique qu'économique, pour se convaincre qu la nationalisation est la seule conclusion logique de l'influence de plus en plus étroite qu'exercent sur l'administration des compagnies de chemin de fer la commission du commerce entre Etats et les commissions de commerce des divers Etats de l'Union américaine; le changement se produira bien plus tôt que la plupart des gens ne l'espèrent. Ces observations au sujet de ce qui se passe aux Etats-Unis est, il va sans dire, une prédiction purement et simplement, mais les remarques concernant les autres pays de l'univers sont des faits accomplis. Or, si ces prévisions se réalisent aux Etats-Unis, dans quelle situation le Canada se trouvera-t-il? Notre pays sera tout à fait à la queue de la procession, se débattant dans les affres d'un cataclysme financier résultant de l'exploitation des ressources publiques par des compagnies particulières ou encore, essayant de remonter à la surface pour obtenir le complément du régime représentatif et le libre exercice de ses fonctions souveraines!

Est-il nécessaire de nous rappeler que l'exploitation d'un chemin de fer est une fonction de souveraineté? Autrefois, les grandes routes publiques étaient consacrées au service de l'Etat; c'est de là que viennent les appellations de chemin du roi et chemin de la reine.

Ces observations relativement à la situation des chemins de fer ont été faites en 1916, de sorte que les chiffres cités, je présume qu'ils sont exacts, établissent que la nationalisation du service d'utilité publique n'est pas un système particulier à la province d'Ontario mais qu'il est répandu dans le monde entier. Il faut que je dise à mon honorable ami de la province de Québec, qui a parlé de l'expérience de l'Ontario à ce sujet, que nous ne regrettons pas d'avoir adopté le principe de la nationalisation des utilités publiques. Je ne puis me souvenir d'un seul cas où ce régime n'ait obtenu des succès incontestables. Je ne vois donc pas de raison pour que nos voies ferrées ne donnent pas des résultats aussi satisfaisants sous le régime d'une administration habile. Le Gouvernement sera chargé de l'administration de nos chemins de fer et le présent bill le décrète assez clairement. Mon honorable ami a énuméré toutes les terribles conséquences que peut entraîner la nationalisation de nos voies ferrées.

Le Gouvernement devra administrer notre réseau national en étroite concurrence avec celui du Pacifique-Canadien et cette administration devra être de premier ordre, sans quoi il est inutile de s'attendre à un succès. S'il est incapable d'une telle administration, nous en appellerons au peuple qui assurera la mise au pouvoir d'hommes bien résolus à faire réussir la nationalisation. J'admets que le problème est extrêmement difficile, mais ce n'est pas le seul problème difficile que nous ayons à résoudre. Laissez-moi vous répéter la définition que donne du mot "difficile" Murray Butler:

Le mot "difficile" indique simplement la grandeur de l'effort nécessaire pour atteindre certains buts, qui épouvanteraient des enfants

ou des insensés, mais qui, pour des hommes, est un motif de tenter un effort plus considérable.

(L'article est adopté.)

Sur l'article 29 (pouvoir d'acquérir les valeurs d'autres compagnies.)

M. CRONYN: Je suggérerais de rétablir dans la 2e ligne les mots "et aliéner" que l'on a rayés. L'article se trouverait ainsi libellé:

La compagnie peut, avec l'approbation du Gouverneur en conseil, acquérir, posséder, garantir, nantir et aliéner des actions, etc.

Il est bien possible que la compagnie veuille acquérir ou ait déjà acquis certaines entreprises qu'elle pourra plus tard désirer vendre, et l'omission de ces mots dans la loi gênerait fort ses tentatives.

L'hon. M. MEIGHEN: Je suis porté à croire que l'honorable député a raison. Il a appelé mon attention sur ce point, comme l'a fait également l'honorable député de Trois-Rivières (M. Bureau). Celui-ci toutefois a pensé que l'insertion de ces mots devrait ne s'appliquer qu'aux obligations, billets, valeurs et actions. Ce que l'honorable député de London (M. Cronyn) avait en vue, c'était d'assurer à cette compagnie la facilité d'écouler aisément les parts qu'elle posséderait dans certaines entreprises, comme, par exemple, des hôtels; toujours, bien entendu, avec le consentement du Gouverneur en conseil. Il y aurait certainement lieu de rétablir le mot aliéner, et je retire volontiers mon amendement, de façon que l'article redeviendra ce qu'il était d'abord.

(L'amendement est retiré.)

M. McKENZIE: Le Gouvernement pourra renouveler les quarante-quatre concessions, entreprendre de construire un nombre indéfini de lignes de chemin de fer par tout le Canada, et notre garantie, nous dit-on, contre toute prodigalité ou négligence sera qu'il faut demander les fonds au Parlement. Mais cette compagnie est en même temps investie du droit d'émettre des actions, des obligations, des valeurs de tous les genres que savent imaginer des organisations de cette sorte. Avec cela, la compagnie aura tous les fonds qu'elle voudra et, avec l'approbation du Gouverneur en conseil, les placera où il lui plaira, sans avoir à s'adresser au Parlement. Quelle assurance avons-nous, quelle assurance le peuple du Canada peut-il avoir que ces sommes seront inscrites au budget et votées par le Parlement, ou que l'on nous donnera les renseignements pour lesquels nous nous battons depuis quatre ou cinq jours? Nous ne connaîtrons rien de ces dépenses que des années peut-être après que l'argent aura été employé, et mal employé, comme le passé nous le fait pressentir.

On nous a fait un crime, à nous les membres de la gauche, d'avoir osé prétendre qu'il était inutile de renouveler ces concessions et que seules les promesses du Gouvernement faites aux députés, de construire des chemins de fer partout où ils en demanderont, motivent le renouvellement des chartes. Le secret a été échappé ce soir, quand l'honorable député de Nelson (M. Campbell) nous a dit que, dès cette année, il sera bâti 300 milles de chemins de fer. Comment le sait-il, puisque la chose n'a pas été discutée. Mais cela est entendu: les comtés dont le Gouvernement est peu sûr, sont d'avance désignés et les députés le savent. Le bon et sincère député de Nelson (M. Campbell) à laissé échapper la chose.

Le ministre de l'Intérieur nous affirme que le renouvellement de ces chartes est une affaire bien innocente, mais que tout de même des travaux seront exécutés cette année à l'occasion de chacune d'elles. Au Manitoba, province à laquelle l'honorable député de Nelson donne naturellement son attention la plus vive, la promesse est évidemment faite de construire 350 milles de voies. S'il en est construit autant dans les provinces de plus grande étendue, il y aura 500 milles au moins dans la Saskatchewan et le même nombre dans l'Alberta. Si les promesses sont réparties avec tant soit peu d'impartialité, le Gouvernement entreprendra de construire cette année près de 1,300 milles de chemins de fer. Il entend, je suppose, vendre ces actions et construire les lignes avec l'argent qu'il en tirera, sans que le Parlement ait eu part à l'opération.

Les libéraux ont toujours désiré le progrès de l'Ouest. Je fais partie de cette Chambre depuis près de quinze ans et, pendant cette période, la plus grande partie des fonds dépensés dans l'Ouest a été votée par le Parlement. Il n'y a pas un libéral qui ait refusé de voter un seul dollar des millions nécessaires au développement de l'Ouest.

Nous n'avons jamais reculé devant aucun sacrifice pour le développement de cette région. Outre ce que nous avons fait pour lui assurer des chemins de fer, nous avons risqué notre vie politique en 1911 et marché à une honorable défaite dans la lutte que nous

avons engagée en faveur de la liberté du commerce et de la population de l'Ouest. La politique et les principes du parti libéral sont aujourd'hui ce qu'ils étaient alors, c'est-à-dire conformes à l'honnêteté, à l'intégrité, et à la bonne administration des affaires publiques. La conduite de notre illustre chef sir Wilfrid Laurier, maintenant disparu, n'a-t-elle pas démontré, durant tout le temps qu'il a présidé aux destinées du grand parti libéral depuis 1911 jusqu'à sa mort, qu'il était resté fidèle aux principes prônés par lui durant les nombreuses années qu'il fut au pouvoir? Pour lui, le Canada, c'était son pays depuis Scatarie jusqu'à Vancouver; son patriotisme n'embrassait pas qu'une section du pays, et il en est ainsi du nôtre. Nous ne sommes pas en faveur de la province d'Ontario contre la province de Québec, ni en faveur de l'Ouest contre l'Est; nous sommes les citoyens d'une patrie qui s'étend d'un océan à l'autre. S'il est nécessaire de construire des chemins de fer dans une province quelconque de l'Ouest et que nous ayons les moyens de les construire, nous sommes prêts à entreprendre cette tâche; mais nous voulons savoir où nous en sommes, nous voulons savoir si nous allons les construire, et dans quelle province, et s'ils vont répondre aux besoins de la population. Le Gouvernement, lui, fait du camouflage; il vient nous dire: Vous ne saurez pas où ces chemins de fer vont être construits, ce n'est pas notre politique d'être honnêtes envers le peuple, il n'a pas besoin de savoir ce qui se passe. Au lieu d'avoir le courage de nous fournir, vendredi soir, les renseignements que nous lui avions demandés, le premier ministre intérimaire nous a parlé de "sales enfants" et de toute autre chose que de la question à l'étude; il a essayé de faire du camouflage en disant tout simplement au peuple qu'il était favorable à la nationalisation et que nous y étions opposés. Il parait oublieux de son propre passé, oublieux de ce temps où, de sa propre volonté et par ses propres méfaits peut-être, il devint administrateur, eut en mains cette petite propriété et fut, comme Naboth, absolument en faveur du principe de la propriété privée. Mon honorable ami ne fait que des volte-face et ne garde pas longtemps la même attitude, il n'est divin que pour le temps durant lequel il est profitable de l'être. Il passe facilement de l'idée de la nationalisation à celle de l'exploitation par des particuliers, et vice versa, si cela lui est nécessaire pour arriver à bon port. J'admets avec lui que le navire est engagé, que ses voiles sont déchirées, que la boussole est défectueuse, que l'embarcation est absolument incapable de tenir la mer et ne peut plus recevoir de cargaison. Par conséquent, je ne suis pas surpris de le voir danser sur un pied et sur l'autre, cherchant à éviter de dire au peuple quelle est vraiment la situation. Il est choquant, au moins pour un vieux député comme moi qui ai toujours voté soit en faveur de l'opposition ou du Gouvernement pour tout ce qui était nécessaire au bien de ce pays d'un océan à l'autre, de s'entendre dire par le leader de la Chambre, en réponse à des questions sur les moyens d'après lesquels nous allons exploiter les chemins de fer de ce pays: "Vous êtes tout à fait opposé à la nationalisation? Eh bien, nous allons soulever cette question devant le peuple, vous blâmer de votre étroitesse d'esprit, de votre manque d'intelligence et de conception à vous qui vivez pourtant dans un si grand pays." Si le Canada est devenu le grand pays qu'il est, c'est grâce à la conception, à l'intelligence, à l'énergie, à la prévoyance et à la politique du parti auquel j'ai l'orgueil et l'honneur d'appartenir.

En 1896, le parti conservateur nous a cédé l'administration d'un pays en banqueroute. Ce pays, nous l'avons développé sous tous rapports, nous avons amélioré sa politique relativement aux chemins de fer, aux finances et à l'immigration; nous l'avons édifié, nous l'avons construit, nous en avons chassé le lapin de prairie et le buffle, pour y substituer des hommes, un Gouvernement et des provinces. Si le parti ministériel se sent aujourd'hui hors de son élément parce que le lapin de prairie et le buffle sont disparus, nous n'y pouvons rien; mais nous nous proposons, sitôt que nous en aurons le pouvoir et le droit, de faire valoir la grande politique du parti libéral que nous avons inaugurée en arrivant au timon des affaires et que nous avons surtout mis en pratique en 1911, c'est-à-dire à l'époque où, pour toute critique, l'opposition de ce temps-là se contentait de prétendre que le mieux est l'ennemi du bien; que tout élément de progrès alors en activité donnait des résultats aussi satisfaisants qu'on pouvait l'espérer; qu'il ne fallait rien de plus ni de mieux, et que nous avions tort de songer à des améliorations. L'opposition de ce temps-là a reconnu, depuis, la justesse de toute idée que nous avons alors prônée et qu'elle a alors combattue avec ardeur.

Ils admettent maintenant que notre politique commerciale—ce troc et ce commerce avec les Américains—était excellente et ils n'ont rien trouvé à lui reprocher. Ils la chérissent et l'affectionnent aujourd'hui et ils sont obligés d'aller trouver les Améri-

cains pour obtenir des fonds qu'ils ne peuvent pas se procurer ailleurs.

Le sujet particulier que je désirais traiter est le renouvellement de ces chartes. On a constamment fait observer qu'elles sont nécessaires. Si des chartes régionales de cette nature, ou de n'importe quel autre, étaient nécessaires pour la construction de voies ferrées dans l'Ouest, je dirais: Certes, faites-les revivre. Mais, nous avons la loi des chemins de fer de l'Etat, chapitre 36 des Statuts revisés du Canada, qui confère au Gouvernement canadien tous les pouvoirs imaginables pour l'établissement d'une voie ferrée n'importe où dans le pays entier, d'un océan à l'autre.

Nous avons le chapitre 37 de la loi des chemins de fer qui accorde de plus amples pouvoirs aux compagnies et aux gouvernements pour la construction de voies ferrées; et nous avons le présent bill que le comité adopte en ce moment et dont les articles 13, 23 et 26 permettent tous la construction de chemins de fer par le Gouvernement où bon lui semble ou sous sa direction où il le juge à propos, après que les ingénieurs de l'Etat ont établi le tracé et nous ont donné des renseignements. Qu'a-t-on à redire? Pourquoi traînerions-nous à notre remorque ces 46, 48 ou 50 vieilles chartes avec leurs marchés et leurs entraves dont nous ne devrions pas nous embarrasser? Si ceux qui prendront la direction de l'entreprise doivent la faire réussir, il nous faut les mettre à l'œuvre après leur avoir aplani tous les obstacles. Si l'ancienne administration leur nuit, supprimons-là. M. Hanna est un excellent homme, je crois, mais les circonstances créent les hommes, et s'il faut en avoir d'autres et échapper à l'influence de Mackenzie et Mann, nous pouvons assurément trouver en ce pays des gens qui prendront la direction de l'entreprise et s'acquitteront aussi bien de leur tâche que les disciples de Mackenzie et Mann.

Ce serait un opprobre pour les chemins de fer dont nous nous sommes occupés pendant un demi-siècle si nous n'avions pas un seul homme ayant autant d'expérience que ceux qui ont été élevés à leur école. La vieille maxime dit: Si ton œil te scandalise, arrache-le; si ta main te scandalise coupe-la; il vaut mieux pour toi aller au ciel sans ta main et ton œil que d'aller en enfer avec ta main et ton œil. Voilà ce que je dis des influences, des coalitions et des ramifications de Mackenzie et Mann—supprimez-les.

Je tiens de la meilleure source que nous achetons à présent du charbon de Mackenzie et Mann aux termes d'anciens marchés conclus il y a dix ans entre eux et le Nord-Canadien. Mackenzie et Mann posédaient une houillère et un chemin de fer. Leur chemin de fer achetait leur charbon, et nous avons accepté le marché qu'ils avaient conclu avec eux-mêmes. Le ministre des Chemins de fer branle la tête sagement et se dit: Il n'est pas de l'intérêt public que nous disions que nous achetons du charbon de Mackenzie et Mann. Peut-être que non. Il n'est certainement pas de l'intérêt de Mackenzie et Mann de dévoiler ces choses-là. Nous devrions faire table rase et donner ses franches coudées au nouveau groupe d'hommes qui prendront la direction des chemins de fer de l'Etat. En le faisant, nous ne devrions pas leur causer d'embarras ni leur fournir des excuses. Autrement, ils reviendront ici dans un an ou deux, et ils diront: Cette entreprise n'a pas réussi parce que vous nous avez créé des obstacles avec 44 lignes de chemins de fer qu'il nous a fallu construire, que nous ne pouvions pas utiliser; un ancien marché nous obligeait à acheter des traverses pour le triple du prix, et à acheter de Mackenzie et Mann du charbon qui ne valait rien, à le payer trois fois plus cher et à le transporter à des centaines de milles plus loin que nous devions. Nous ne voulons pas d'excuses semblables. Donnez-leur leur franches coudées, laissez-leur le champ libre et s'ils font réussir l'entreprise, que Dieu soit avec eux.

(A deux heures du matin, la question est mise aux voix, conformément à l'article 17 (b) du règlement).

M. le PRESIDENT: L'article 29 est-il adopté?

(L'article est adopté).

M. McKENZIE: Je propose d'ajouter, comme article 31, l'article qui porte ce numéro dans l'exemplaire réimprimé.

(L'amendement est repoussé par 93 voix contre 41.)

La 1re annexe est adoptée.

L'honorable M. Meighen propose d'ajouter, comme 2e annexe, la 2e annexe qui se trouve à la page 10 du bill réimprimé.

La motion est adoptée par 92 voix contre 41.

Il est fait rapport du bill, ainsi modifié; les amendements sont lus une 1re et une 2e fois et approuvés.

La séance est levée à deux heures et quart, mardi matin.

CHAMBRE DES COMMUNES.

Présidence de l'hon. EDGAR N. RHODES.

Mardi, 29 avril 1919.

La séance est ouverte à trois heures.

SEANCES DU COMITE DES CHEMINS DE FER.

M. ARMSTRONG (Lambton) propose qu'il soit permis au comité permanent des chemins de fer, des canaux et des lignes télégraphiques, suivant l'avis de ce comité exprimé dans son 5e rapport, de se réunir durant les séances de la Chambre.

M. l'ORATEUR: Cette proposition ne peut être admise qu'avec l'assentiment unanime de la Chambre.

M. MIDDLEBRO: Monsieur l'Orateur, avant que cette motion soit mise aux voix, je tiens à faire observer que si on l'adopte, elle autorisera les 124 membres qui composent ce comité de ne pas assister aux séances de la Chambre. Celle-ci compte 230 membres, mais à cause des vacances dans la députation et de l'absence de députés en Europe, il ne reste plus qu'environ 220 membres disponibles, ou, si l'on considère que les membres du comité des chemins de fer sont les plus laborieux de tous ceux qui composent la Chambre des communes, on trouve que s'ils s'absentent des séances de la Chambre, il en résulte que les deux tiers environ de la députation n'assisteront pas à ces séances et qu'il devient presque impossible de réunir le quorum requis.

Il n'y a pas longtemps, on a dû compter le nombre des députés qui assistaient à une séance de la Chambre, parce qu'on doutait qu'il y eût le nombre de députés requis pour former le quorum indispensable. Environ 40 ou 50 députés assistaient durant ce temps-là, à une réunion tenue à l'étage supérieur.

M. l'ORATEUR: J'ai fait observer que la motion ne pouvait être soumise que si la Chambre était unanime à permettre cette procédure; vu que l'honorable député a soulevé une objection, la motion doit rester en suspens.

(La motion est réservée.)

DEPOT D'UN PROJET DE LOI CONCERNANT LA DIRECTION DE L'AERONAUTIQUE.

L'hon. M. MACLEAN (au nom du ministre des Affaires navales) demande à déposer un projet de loi (bill n° 80) autorisant la nomination d'une commission de l'aéronautique.

—Monsieur l'Orateur, je puis fournir brièvement à la Chambre les lignes principales du bill.

Il faudra, vu le développement de l'aéronautique au Canada et dans les autres pays, nommer une commission pour administrer ce service ici. Le projet de loi prévoit l'établissement d'une commission de l'aéronautique, devant se composer de pas moins que 5 et pas plus que 7 membres, qui seront nommés par le Gouverneur en conseil. On propose que le président fasse partie du cabinet des ministres et que les députés de la Milice et du Service naval aient chacun un représentant dans la commission. Voici quelles seront les attributions de la commission de l'aéronautique:

(a) De diriger toutes les affaires se rattachant à l'aéronautique;

(b) D'étudier le développement de l'aéronautique au Canada et dans les autres pays, de faire les recherches techniques qui peuvent être nécessaires en vue du développement de l'aéronautique et de coopérer avec les autres institutions dans la poursuite de ces recherches;

(c) De construire et maintenir tous les aérodromes et stations ou postes d'aéronautique de l'Etat, y compris toutes les installations, machines et tous les bâtiments nécessaires à leur équipement et entretien efficace;

(d) De diriger et d'administrer tous les avions et tout l'équipement nécessaire à la direction des services de Sa Majesté;

(e) D'accomplir les services que le Gouverneur en conseil peut approuver;

(f) D'établir des routes aériennes;

(g) De coopérer avec les autres fonctionnaires de Sa Majesté, d'aider à l'exécution de tous services de leur ressort qui peuvent exiger des travaux aériens d'une nature quelconque et de collaborer avec les officiers employés dans les services aériens établis de Sa Majesté, dans la mesure de leur travail actuel que peut nécessiter le développement de l'aéronautique;

(h) D'exercer l'action qui peut être nécessaire pour sauvegarder, par règlement international, ou d'autre manière, les droits de Sa Majesté, en ce qui concerne les routes aériennes internationales de Son Gouvernement du Canada;

(i) De coopérer avec les fonctionnaires du ministère de la Milice et de la Défense, et du département du service naval sur toutes les questions relatives à la défense aérienne du Canada;

(j) De coopérer avec les personnels ou autorités de l'aéronautique des autres gouvernements ou pays pour toutes fins afférentes aux services aériens;

(k) De s'enquérir de toutes les propositions tendant à l'établissement de services aériens commerciaux dans les limites, ou en partie dans les limites du Canada, ou dans les limites des eaux territoriales du Canada, d'examiner ces propositions et de faire rapport.

(l) D'étudier, de rédiger et préparer, aux fins d'approbation par le Gouverneur en conseil, les règlements qui peuvent être jugés nécessaires

à la direction ou au service de l'aéronautique au Canada ou dans les limites des eaux territoriales du Canada; et

(m) D'exécuter les autres fonctions que le Gouverneur en conseil peut, à discrétion, imposer.

On propose aussi de donner à la commission certains pouvoirs, sujets à l'approbation du Gouverneur en conseil.

De réglementer et de contrôler la navigation aérienne par tout le Canada et sur toutes les eaux territoriales du Canada, et en particulier, mais sans restreindre la généralité des termes ci-dessus du présent article, elle peut, moyennant l'approbation susdite, établir des règlements concernant

(a) L'émission de permis aux pilotes et autres personnes faisant de la navigation aérienne, et la suspension et la révocation de pareils permis;

(b) L'enregistrement, l'identification, l'inspection, la certification et l'autorisation de tous avions;

(c) L'autorisation, l'inspection et la réglementation de tous aérodromes et stations aéronautiques;

(d) Les conditions dans lesquelles les avions peuvent être employés pour le transport des marchandises, de postes et des voyageurs, ou pour le fonctionnement de tout service commercial quelconque, et l'autorisation de tous pareils services;

(e) Les conditions dans lesquelles les marchandises, les postes et les voyageurs peuvent être importés et exportés en avions dans le Canada ou du Canada, ou dans les limites des eaux territoriales du Canada, ou peuvent être transportés en survolant toute partie de pareil territoire;

(f) L'interdiction de la navigation aérienne sur toutes étendues qui peuvent être prescrites, soit en tout temps ou seulement aux époques et occasions qui peuvent être spécifiées dans le règlement, et soit absolument ou subordonnément aux exceptions ou conditions qui peuvent être ainsi spécifiées;

(g) Les étendues dans les limites desquelles les avions venant de tous endroits situés en dehors du Canada doivent atterrir et les conditions qui doivent être observées par tout pareil avion.

Le projet de loi a pour but, comme je l'ai dit, de contrôler et de réglementer le service de l'aéronautique au Canada. On croit que, pour le moment, la constitution d'un conseil, serait la méthode la plus pratricable pour administrer ce nouveau service. Après un an d'expérience de la nouvelle loi, il sera peut-être nécessaire d'adopter une nouvelle mesure.

(La proposition est adoptée et le projet de loi est lu une 1re fois.)

JUSTIFICATIONS RELATIVES AUX FRAIS MILITAIRES D'OUTRE-MER.

M. JACOBS: Vendredi dernier, en réponse à l'honorable député de Châteauguay-Huntingdon (M. Robb), le premier ministre intérimaire (sir Thomas White) a déclaré que les certificats des dépenses du ministère d'outre-mer, qui s'élèvent à 115 millions, sont probablement entre les mains de ce ministère. Etant donné que plusieurs de ces comptes feront l'objet d'une discussion devant le comité des comptes publics, il serait bon qu'ils fussent entre les mains de l'auditeur général à Ottawa. Je demande au premier ministre intérimaire si le Gouvernement a l'intention de les faire transmettre d'Argyll House à Ottawa.

L'hon. sir THOMAS WHITE (premier ministre intérimaire): J'ai donné hier des explications que mon honorable ami trouvera dans le compte rendu officiel des débats.

FLOTTE DE PECHE DE LA NOUVELLE-ECOSSE.

M. DUFF: Puis-je poser une question au ministre suppléant de la Marine et des Pêcheries (M. Maclean). Vu que la flotte de pêche de la Nouvelle-Ecosse, comprenant environ cent bateaux pêcheurs est partie pour la baie du Nord et le golfe Saint-Laurent où les glaces nuisent aux opérations de pêche, causent parfois de graves avaries aux vaisseaux, le département de la Marine a-t-il l'intention d'y envoyer un de ses croiseurs des pêcheries afin de venir au secours de ces navires en cas de danger.

Je désire aussi savoir si le ministère a l'intention d'installer des bouées à l'entrée des havres des îles de la Madeleine et à l'entrée d'autres havres importants de la Nouvelle-Ecosse, de Canso à Halifax.

L'hon. M. MACLEAN (au nom du ministre de la Marine et des Pêcheries): Je suppose que c'est à moi directement que l'honorable député pose cette question. Je ne fais pas fonction de suppléant du ministre de la Marine et des Pêcheries aujourd'hui. Je ne crois pas qu'on ait appelé l'attention du ministère sur la situation, à savoir, que ces bateaux de pêches de la Nouvelle-Ecosse sont exposés à des accidents par la présence des glaces. Je puis bien affirmer, toutefois, que s'il en est ainsi, le département sera bien aise d'expédier dans ces eaux les navires voulus dans le but de protéger les bateaux de pêche. J'appelerai l'attention des fonctionnaires du ministère sur la question, et répondrai demain même, à la question relative à l'installation des bouées.

LIBERATION DES INSOUMIS POUR L'EPOQUE DES SEMAILLES.

M. GAUVREAU: Comme je ne vois pas le suppléant du ministre de la Justice (M.

Meighen) à son siège, je puis bien, sans doute, adresser ma question au premier ministre intérimaire. C'est le temps des semailles dans la province de Québec, et il y a quelques jeunes gens, fils de cultivateurs qui sont en prison depuis deux, trois, quatre et même cinq mois; or, je désire savoir si le premier ministre intérimaire consultera le suppléant du ministre de la Justice, dans le but d'obtenir l'élargissement de ces jeunes gens, afin qu'ils puissent retourner sur leurs terres pour les semailles.

L'hon. sir THOMAS WHITE: Je me ferai un devoir de soumettre la question de l'honorable député au suppléant du ministre de la Justice.

RECTIFICATION DU COMPTE RENDU.

M. FOURNIER: Dans le compte rendu des débats d'hier on me prête les paroles suivantes:

Je suis partisan de la nationalisation, mais je tiens à dire aux honorables députés qui ont siégé ici durant tout le cours du débat et dont quelques-uns, m'a-t-il semblé, étaient presque morts, qu'avant de m'engager à prêter mon appui à la nationalisation, je veux mettre en sûreté la monnaie que j'ai en poche et ma montre.

Ce texte n'est pas absolument exact. C'est peut-être ma connaissance insuffisante de l'anglais et ma prononciation défectueuse qui ont rendu l'erreur possible. Voici ce que j'ai dit:

Je serais peut-être partisan de la nationalisation, si l'on pouvait me convaincre comme il convient; mais je dois dire aux honorables députés de la droite, même à ceux qui ont siégé ici au cours de tout le débat comme s'ils eussent été morts, qu'avant de m'engager à appuyer la nationalisation et avant d'entrer dans la Chambre où Mackenzie et Mann font la partie, je tiens à mettre en sûreté les quelques sous que j'ai en poche et ma montre.

Je demande que cette rectification soit insérée.

DISCUSSION GENERALE DU PROJET DE LOI RELATIF A L'IMMIGRATION.

L'hon. M. CALDER (ministre de l'Immigration et de la Colonisation) propose la 2e lecture du projet de loi (bill n° 52) tendant à modifier la loi sur l'immigration.

—Monsieur l'Orateur, en déposant ce bill j'ai brièvement expliqué à la Chambre l'effet et le but des modifications qu'il tend à apporter à la loi en vigueur. Etant donné que ces amendements sont soumis en vue de l'application de certaines mesures auxquelles le Gouvernement a donné son assentiment, je demande à cette Chambre de vouloir bien m'être indulgente, pendant que je discuterai de façon générale le problème de l'immigration qui se dresse devant le pays. Depuis que la guerre a éclaté en 1914, nos concitoyens ont eu amplement de temps et de facilité pour étudier nombre de problème dont la solution s'impose, et l'un de ces problèmes qui intéresse tout spécialement le public, c'est la question de l'immigration. Par le passé, on l'avouera, en général, je crois, on a commis de graves erreurs. Nos concitoyens en général en conviennent, depuis nombre d'années, on a commis des erreurs en matière d'immigration et il importe de veiller à éviter pareilles erreurs à l'avenir.

Nous avons nombre de problèmes à solutionner aujourd'hui au triple point de vue social et industriel.

Elles indiquent jusqu'à un certain point, suivant moi, la politique suivie dans ce pays depuis vingt ou trente ans. Si le Canada de demain doit être ce qu'il devrait être, la première chose essentielle à faire, c'est que la Chambre examine et pèse avec soin ce que notre politique doit être dans l'avenir.

Depuis que je suis ministre de l'Immigration et de la Colonisation, j'ai reçu un grand nombre de suggestions de la part de personnes qui vivent dans toutes les parties du Canada; des lettres et des pétitions sont venues en abondance de différentes sources. On nous a envoyé toute sorte de suggestions. Cela indique clairement que notre population s'intéresse profondément à la question et qu'elle est désireuse de voir, durant cette session, le Parlement examiner à nouveau toute la situation pour donner plus de force à nos lois d'immigrations afin que nous puissions éviter à l'avenir les erreurs qui ont été commises dans le passé.

On peut diviser en deux grandes classes, les suggestions que j'ai reçues. Il y a d'abord ceux qui sont d'avis que le Canada devrait être réservé pour les Canadiens—pour les Anglo-Saxons. Ils disent que nous sommes dans une colonie anglaise, qu'elle doit rester anglaise et qu'on ne devrait permettre qu'à ceux qui sont anglais de frapper à nos portes et d'entrer. Il y en a beaucoup qui sont de cette opinion. D'autre part, il y a ceux qui sont d'avis que nous devons maintenir la porte ouverte, pas aussi largement ouverte que dans le passé, mais qu'il devrait y avoir certaines restrictions très nettes et bien définies. Ils disent qu'il devrait y avoir des restrictions applicables à tout le monde au sujet de la santé, de la mentalité, de la

possibilité de gagner sa vie, de la moralité et autres questions de cette nature. Il y en a qui prétendent que certaines nationalités devraient être exclues. Puis d'autres estiment que l'on ne devrait admettre certaines nationalités au Canada, qu'en nombre limité, en quantités telles que le pays puisse les absorber et les assimiler. Je suis sûr qu'à propos de ces trois suggestions, il y aura des vues différentes dans la Chambre et des divergences d'opinions sur la politique que l'on devrait adopter. Je suis bien persuadé que tous les députés admettent qu'il y a des opinions très différentes sur ces questions. Le problème est excessivement compliqué et délicat. Il n'est pas facile à résoudre et il n'est pas non plus facile de donner satisfaction à la grande majorité des opinions par suite de la diversité de sentiment qui existe à propos de ce que l'on devrait faire.

Je voudrais parler pendant quelques instants de la nécessité d'augmenter la population du Canada. Quiconque se rend compte de notre situation économique, doit comprendre que nous avons le plus grand besoin de population. Je pourrais donner quelques raisons et en premier lieu, nous savons que par suite de la guerre, nous avons accumulé, pour ne rien dire de trop, une dette nationale énorme. Cela comporte une augmentation d'impôts, mais je ne doute pas que nous pourrons faire face aux fardeaux qui nous ont été imposés par la guerre. Les autres nations belligérantes ont des dettes semblables, et notre position est favorable comparativement à la leur. Notre dette n'est pas plus forte en proportion et quand nous considérons nos immenses ressources et les occasions qui se présentent pour les mettre en valeur, je n'hésite pas à dire que nous pourrons nous charger de ce fardeau.

Mais il s'agit de savoir comment nous pourrons le mieux en prendre soin. Nous avons prêché l'économie, l'augmentation de la production, l'épargne et tout cela va nous aider matériellement. Mais malgré tout ce qu'on a dit au sujet de l'épargne, combien notre population a-t-elle pu épargner depuis deux ou trois ans pour que nous puissions faire face à cette situation? Autant que je peux m'en rendre compte, on n'a pas fait beaucoup en matière d'épargne et il me semble que si nous voulons nous charger de payer notre dette de guerre, nous pouvons le faire bien mieux en augmentant notre population et notre production. Chaque nouvelle personne qui entrera au Canada, aidera ceux qui sont ici maintenant, à porter leur fardeau. Au cours des quelques années prochaines, un ou deux millions de plus dans notre population, contribuerait à rendre la situation plus facile au point de vue de la taxe. Il est donc essentiel que durant les années à venir, nous dirigions la plus grande partie de nos efforts en vue d'attirer le plus grand nombre possible de colons.

Ces jours derniers, nous avons eu une discussion sur la situation des chemins de fer. La charge que la nation doit porter à ce sujet est colossale. Il n'y a pas de doute que nos lignes transcontinentales sont trop nombreuses. Nous avons dans un certain sens, plus de chemins de fer—il s'agit des lignes transcontinentales—dont nous n'en avons pas besoin à l'heure actuelle. Je ne dis pas qu'on n'aurait pas dû les construire. Qu'on ne se méprenne pas sur le sens de mes paroles. J'ai confiance au Canada et à l'avenir de ces lignes et le temps viendra où chacune d'elle donnera des bénéfices.

A l'heure qu'il est, ces voies ferrées constituent un lourd fardeau qui repose sur les épaules du peuple canadien. Chaque année, nous sommes appelés à débourser des millions de dollars pour solder la différence entre les recettes et les dépenses et cette situation se prolongera encore pendant plusieurs années.

Quelle est la solution à donner à ce problème? La seule solution qui s'impose à mon avis, c'est d'augmenter le chiffre de notre population et d'accroître notre production. Il faut de toute nécessité créer du trafic pour ces lignes de chemin de fer, et le seul moyen d'arriver à ce résultat, c'est d'ouvrir à la colonisation nos vastes régions encore improductives et d'augmenter ainsi la production de tous les articles nécessaires à la vie que le Canada est en mesures de produire. Nous avons quelque peu discuté ici la question des embranchements. Je suis d'avis que ces voies ferrées sont essentielles dans toutes les parties du Canada, si nous voulons augmenter le chiffre de notre production. Dans l'Ouest canadien, la production a été énormément retardée, parce que nous n'avons pas assez d'embranchements. Il n'y a pas le moindre doute quant à cela, nous n'avons qu'un moyen à prendre, si nous voulons faire honneur aux obligations énormes que nous avons assumées pour la construction de nos voies ferrées, c'est d'augmenter d'abord le chiffre de notre population et par là même accroître notre production. Il existe toutefois une autre raison qui nous engage à

augmenter la population du pays. En sus des obligations qu'a contractées le Gouvernement fédéral, les gouvernements des provinces et les municipalités, surtout celles de nos grandes villes, sont également obérés de lourdes dettes. Dans l'Ouest, et je suis convaincu que la même situation existe dans l'Est du pays, les populations des villes ont pour la plupart hypothéqué l'avenir; elles ont fait exécuter des travaux et mené à bonne fin de grosses entreprises publiques en escomptant l'avenir, de sorte qu'à l'heure qu'il est elles sentent la lourdeur du fardeau des taxes qui pèsent sur leurs épaules. Ici encore, à mon avis, il n'y a qu'une seule solution au problème. Ces villes seront obligées de porter le fardeau de ces énormes taxes tant que les terres qui les avoisinent n'auront pas été mises en culture pour aider à la surproduction agricole. Il est donc essentiel, pour cette raison, d'augmenter le chiffre de notre population agricole aussi rapidement qu'il nous sera permis de le faire. On me permettra peut-être aussi d'ajouter quelques mots relativement à nos grandes compagnies manufacturières et industrielles. L'une des principales raisons qui ont empêché nos industries de s'établir sur une base aussi solide que nous le désirons, c'est que notre population est clair-semée; il s'ensuit donc nécessairement que notre marché domestique est très restreint. Si le Canada avait une plus forte population, nous aurions des débouchés plus considérables à notre disposition pour l'écoulement de nos produits au pays et à l'étranger. . . "Très bien, très bien", sans compter que nos industries seraient établies sur une base plus solide.

Quand à nos petites industries, les frais généraux qu'elles entraînent sont excessivement élevés, de sorte que par suite du volume peu considérable de leur rendement elles ne sont pas en mesure de faire concurrence aux grandes compagnies industrielles. Donc, plus nous attirerons d'immigrants au pays et plus nous développerons notre marché domestique, sans parler de l'ouverture de nouveaux débouchés à l'étranger, toutes réformes qui tendront à placer nos industries sur une base raisonnablement solide.

L'hon. M. LEMIEUX: Est-ce que vous voulez aussi parler de l'industrie agricole?

L'hon. M. CALDER: Je veux parler de toutes les industries. Nous le savons tous, le Canada possède d'énormes ressources nationales de toutes sortes, produits de nos champs, de nos forêts, de nos mines et de nos pêcheries. Ces industries ont été développées, jusqu'à un certain point; généralement partout, nous pouvons dire qu'elles ont été développées proportionnellement aux besoins de notre population. Nos ressources naturelles représentent donc des billions de dollars qui gisent dans les entrailles du sol canadien. Or, si nous voulons exploiter ces richesses pour le bien du pays, nous devons avoir recours à un seul et unique moyen: Premièrement, c'est à nous de nous procurer les capitaux nécessaires, et secondement, nous devons avoir la population suffisante. A l'heure qu'il est, tous les citoyens sont occupés chacun dans sa sphère, en sorte que nos ressources naturelles ne seront jamais exploitées comme elles devraient l'être tant que nous n'aurons pas attiré au pays la population qu'il faudrait pour cela. Par les temps qui courent notre pays n'est pas assez peuplé.

L'hon. M. LEMIEUX: Mon honorable ami a-t-il une idée approximative du chiffre de la population du Canada à l'heure qu'il est?

L'hon. M. CALDER: Il doit être dans le voisinage de 8,000,000 d'âmes. Tout le monde, j'en suis convaincu, se rend compte de la nécessité d'augmenter le chiffre de notre population, de sorte que je n'ai pas besoin de m'étendre plus au long sur cet aspect de la situation.

Avons-nous de la place pour accueillir ce surplus de population? A mon avis, poser la question c'est la résoudre. Nous avons en Canada amplement de la place pour accueillir tous les immigrants désirables. Il n'est peut-être pas un autre pays au monde qui soit dans une situation aussi avantageuse que le nôtre sous ce rapport. Nous sommes en mesure d'absorber des millions d'immigrants; nous n'avons donc pas raison de nous préoccuper de ce côté-là.

Le grand problème à étudier pour le Parlement et le pays, ce n'est pas de savoir si l'immigration est nécessaire ou si nous avons assez de place ici pour augmenter le chiffre de notre population; la seule question, c'est de savoir quelle classe d'immigrants il nous faut, de quel côté allons-nous tourner nos regards pour l'obtenir, et quelle mesures devrons-nous prendre pour que ces nouveaux venus soient absorbés convenablement dans les rangs de notre population. Quelles méthodes allons-nous adopter pour faire un choix parmi tous ces immigrants, qui sont destinés à devenir citoyens du Canada, et de quelle façon pou-

vons-nous les absorber dans notre vie nationale avec les plus grands bénéfices tant pour eux-mêmes que pour le Canada tout entier?

La Chambre admettra, je suppose, qu'il est bon, à l'heure actuelle, comme d'ici quelque temps, d'éviter à tout prix l'encombrement de nos villes, notamment durant la période de reconstitution. La situation de la main-d'œuvre rend la chose absolument nécessaire: il faut ne pas aggraver cette situation, laquelle durera probablement quelques mois encore. Le peuple canadien a refusé de reconnaître que le Canada est un pays essentiellement agricole et, jusqu'ici, les efforts du Gouvernement n'ont pas suffisamment tendu à établir ses nationaux sur le sol. J'ai toujours été d'avis que les villes sont en mesure de prendre soin d'elles-mêmes, si nous voulons bien nous occuper de notre production agricole. Dans l'Est comme dans l'Ouest, la tendance a été de lancer les villes et d'en assurer le développement, avant de satisfaire aux besoins de nos populations rurales. D'après moi, c'est un état de choses qu'il faudrait faire cesser; l'effort principal des gouvernants du Dominion et des provinces devrait tendre, d'ici à quelques années, au développement des campagnes, et non plus des centres urbains.

Généralement parlant, le Canada et les Etats-Unis ont par le passé adopté la politique du laisser-aller en matière d'immigration, et l'on a peut-être poussé la chose un peu loin. Il y a probablement eu de bonnes raisons à cette politique. Les peuples d'Europe et d'Asie considéraient l'Amérique comme une terre d'espérance et de liberté. Depuis un siècle ou deux, il est venu de ces pays en Amérique des millions de personnes. Nous avons aujourd'hui sur ce continent bien près de 125 millions d'Européens. Leur arrivée dans ce pays a constitué le mouvement migratoire le plus considérable de toute l'histoire. Comme je l'ai dit, nos portes sont restées joliment ouvertes. L'invitation a été faite à toutes les nationalités; des millions ont été dépensés à favoriser leur passage sur ce continent. Je me demande s'il faut critiquer bien sévèrement cette politique du passé; il peut y avoir eu de bonnes raisons à cela. Mais l'heure est venue au Canada où il faut examiner très sérieusement le point de savoir si cette politique du laisser-aller doit se continuer. La guerre nous a valu certaines leçons. Nous avons appris au cours des deux ou trois dernières années que la génération actuelle a un mandat à remplir pour la génération de demain. Nous avons appris qu'il nous faut protéger à tout prix les droits et privilèges de nos nationaux.

Nous ne devons pas courir de chances en ce qui regarde ces droits, non seulement pour ceux qui vivent aujourd'hui, mais pour ceux aussi qui viendront après nous. N'oublions pas que c'est la conséquence d'une situation qui a surgi au cours des deux ou trois dernières années. En d'autres termes, nous ne pouvons pas adopter une politique d'immigration qui soit de nature à noyer les nôtres sous des éléments venus du dehors et qui les détruiraient ou qui menaceraient de les détruire. Le sentiment qui règne d'un bout à l'autre du Canada est que nous avons été beaucoup trop généreux jusqu'à présent et que nous avons négligé nos propres intérêts, qu'il faut à l'avenir être plus prudents et ne plus admettre que des sujets aisément assimilables, des sujets susceptibles de se confondre avec nous et non plus simplement de vivre parmi nous. Il faut veiller à ce que les aspirations de ceux qui nous arrivent de toutes les parties de l'univers ne soient pas de nature à empêcher qu'ils ne deviennent de bons citoyens canadiens. Tel est, ce me semble, le principe qui doit servir de fondement à toute politique d'immigration que le Gouvernement ou le Parlement pourront adopter à l'heure présente.

Je n'entends rien critiquer de ce qui a été fait jusqu'ici. les gouvernements ont tous, selon moi, péché à cet égard; je dirais plutôt que le peuple lui-même a péché. Il ne s'est jamais donné la peine de considérer l'effet de tel ou tel mode d'action. Il a donné peu d'attention à l'examen de ce problème, et il est arrivé certaines choses qui ne se seraient pas produites autrement. Le peuple canadien tout entier est en très grande partie responsable de la présente situation.

Il est un aspect de cette situation sur lequel je désirerais appeler une minute ou deux l'attention de la Chambre, parce qu'il est sujet à nous échapper: qu'avons-nous fait pour aider ces gens à devenir de bons et loyaux citoyens de ce pays, lorsque nous dépensions des centaines de mille dollars, oui, des millions de dollars pour les amener ici? La réponse est bien simple: presque rien.

Nous avons invité ces gens-là à venir s'établir chez nous, nous avons envoyé nos agents au delà des mers pour leur expliquer les avantages de notre pays, pour leur dire qu'ils y seraient les bienvenus et que la prospérité les y attendait, puis, après les avoir attirés ici et les avoir distribués dans

toute l'étendue du pays, nous avons complètement cessé de nous occuper d'eux. Notre politique à cet égard n'a été qu'une tragédie, nous ne nous sommes guère souciés de familiariser ces immigrants avec nos lois, ni de les assimiler; nous nous sommes contentés de les posséder et, par conséquent, nous n'avons pas à les blâmer de ne pas être devenus Canadiens. Il nous en est arrivé des milliers qui étaient animés des meilleures intentions, qui avaient dit adieu à leur patrie, dans l'espoir de devenir citoyens canadiens et de jouir des bienfaits de nos institutions démocratiques. Cependant, qu'avons-nous fait, comme peuple, pour les familiariser avec ces institutions, pour améliorer leurs mœurs et coutumes, augmenter leur valeur et leur puissance de production? Pour ainsi dire rien, et je vais le prouver par un exemple: Il y a, dans l'Ouest, environ soixante-quinze milles Galiciens, que l'on désigne parfois sous le nom de Ruthènes ou d'Ukraniens. La plupart sont venus de l'Autriche, où nous avions envoyé nos agents et dépensé de fortes sommes pour les déterminer à venir s'établir au Canada. Nous les avons expédiés dans les prairies de l'Ouest, où nous leur avons accordé des homesteads. Ils ne connaissaient rien de nos lois, de nos coutumes, de notre genre de vie, des méthodes qui président aux opérations de notre commerce; ils ne connaissaient pas, non plus, l'agriculture ni l'outillage nécessaire aux travaux de la ferme, ils ignoraient également notre système municipal et scolaire. Qu'a fait le Gouvernement canadien pour leur aider? Je le répète, il n'a pour ainsi dire rien fait. Je les ai connus à leurs débuts. Un grand nombre étaient absolument pauvres et la plupart demeuraient dans des maisons de tourbe, consistant en des excavations pratiquées horizontalement dans la terre. Ils vécurent dans ces réfuges-là. Ils travaillèrent sans l'aide de personne, car on ne voulait pas approcher d'eux. Au lieu de recevoir secours et protection ils furent la proie de tous les requins de la région. Bref, on les abandonna. Ce qu'il y a de merveilleux, c'est qu'ils aient pu trouver moyen de réussir. Mais le succès qu'ils ont obtenu, ils le doivent à des années de rude labeur et non pas au peuple canadien qui les a invités. Cet exemple fait voir quel a été, depuis vingt-cinq ou quarante ans, la politique de tous nos Gouvernements à l'égard de ces étrangers. Aussi n'est-il pas étonnant que nous ayons du trouble aujourd'hui. La politique qu'il aurait fallu adopter dans le passé et qu'il faudra adopter à l'avenir à l'égard des immigrants, c'est celle qui aurait dû et devra avoir pour objet de les assimiler, de les faire devenir à tous prix citoyens canadiens, et de les familiariser avec nos lois avec nos coutumes, avec notre système municipal et scolaire.

Je ne voudrais pas égarer la Chambre. Depuis quelques années, nous avons mieux compris les exigences de la situation et nous travaillons, dans une certaine mesure, à nous y conformer. Depuis trois ou quatre ans il s'est opéré, sous certains rapports, une véritable transformation dans l'Ouest. La guerre n'a pas tardé à faire comprendre à nos Gouvernements, à nos municipalités et à notre population de l'Ouest qu'ils avaient un véritable problème à résoudre et qu'ils devaient travailler résolument à en chercher la solution. Par conséquent, on a fait des démarches et l'on élabore actuellement des mesures qui vont grandement contribuer à canadianiser les étrangers établis dans l'Ouest. Quand il s'agira de discuter ce bill, si l'on aborde ce sujet je serai heureux de fournir des renseignements qui ne manqueront pas d'intéresser, par leur nouveauté, ceux des membres de la députation à qui la situation existant dans l'Ouest n'est pas encore familière.

M. SINCLAIR (Guysborough): L'honorable ministre veut-il dire que les Galiciens n'ont pas fait de bons citoyens?

L'hon. M. CALDER: Je n'ai pas dit cela. Pour peu que l'on considère les obstacles que ces gens-là ont rencontrés durant des années, on admettra que les progrès qu'ils ont réalisés dans l'agriculture sont merveilleux. Des milliers d'entre eux sont d'excellents colons; mais leur éducation comme citoyens est encore à faire.

J'en viens maintenant à la question: où chercherons-nous notre immigration à l'avenir? Quelles gens admettrons-nous au rang des citoyens canadiens? Ce n'est pas au monde la question la plus facile à résoudre. Nulle nation ne vit absolument pour elle-même toutes les nations dépendent plus ou moins les unes des autres. Les courants commerciaux et les rapports mutuels entre les différents pays de la terre sont tels qu'il n'est pas aisé de fermer entièrement notre pays à une classe quelconque de gens, quelque grand désir que nous en ayons.

La députation sait que toutes les nations sont fort jalouses du titre de citoyen et des droits et prérogatives de leurs nationaux où qu'ils aillent. De plus, toutes veulent l'égalité; elles soutiennent qu'aucune nation ne doit jouir de privilèges exclusifs,

et cet élément entre naturellement dans la discussion du problème.

Je m'étais proposé de présenter ce projet plus tôt, sachant l'intérêt qu'il provoque en cette enceinte et dans le pays. Il se pouvait, et il se peut encore, que le congrès de la paix étudiât le problème de l'immigration et en vînt à des conclusions. Mon dessein n'était pas de soumettre ce projet avant de savoir précisément ce que le congrès de la paix fera à ce sujet. Mais, d'après les dernières nouvelles que j'ai lues, je ne crois pas que le traité de paix renferme de stipulations concernant l'immigration. Apparemment, chaque nation sera libre de tracer son propre programme.

Notre population a été impatiente. Elle désirait vivement et à bon droit que le ministère s'occupât de cette question. Cependant, je tiens à faire observer qu'il n'est pas impossible que nous nous laissions en ce moment influencer et peut-être emporter par nos sentiments. Nous devrions éviter cela à tout prix. Il nous faudrait absorber ce sujet avec la plus grande largeur et nous efforcer d'en arriver à des conclusions sensées. Cela importe beaucoup car, autrement, nous pourrions commettre des fautes qui auraient une grande répercussion. Pensons-y constamment au cours du débat et efforçons-nous de rendre une loi de nature à ne pas blesser inutilement les habitants des autres pays du monde.

L'hon. M. LEMIEUX: Le ministre veut-il nous dire pourquoi on s'est opposé si fort, du moins, dans les journaux, à l'entrée des huttérites au Canada?

L'hon. M. CALDER: Je traiterai tantôt ce sujet. J'allais dire que le principe fondamental de notre politique d'immigration doit se résumer à ceci: A titre de nation, nous devrions avoir de droit absolu de décider nous-mêmes ce qui constituera à l'avenir le droit de citoyen, et tout en posant ce principe pour nous-mêmes, nous devrions l'appliquer à toutes les autres nations. Nous devrions savoir le mieux de quelles classes de gens ce pays a besoin et quelles sont les classes que nous pouvons assimiler. Nous devrions savoir le mieux de combien de ces individus nous pouvons prendre soin. Il ne faudrait pas nous demander d'ouvrir nos portes à deux battants afin d'admettre tous ceux de n'importe quelle classe qui voudraient venir au Canada. Nous ne pouvons pas nous le permettre. Si nous voulons garantir nos droits de citoyens, il nous faut bien garder de vouloir absorber trop de ces gens-là.

J'irai même jusqu'à dire que nous ne devrions pas être liés par des traités ou des marchés dont nous n'avons pas eu connaissance et auxquels nous n'avons pas consenti. S'il en existe, nous devrions il me semble, tenter de nous en débarrasser le plus vite possible. Car c'est là une affaire de famille qui concerne le Canada et nous devrions, nous seuls, choisir les gens que nous invitons à devenir des citoyens de ce pays. Il ne faut rien tolérer qui mette obstacle à l'application de cette doctrine.

L'hon. M. LEMIEUX: Mais nous ne sommes pas liés par les traités de la Grande-Bretagne, n'est-ce pas?

L'hon. M. CALDER: Oui. Je déclare que si des traités ou des marchés de cette nature—je n'en connais pas—nous barrent la route, nous devrions nous efforcer de les faire disparaître, afin que nous puissions trancher cette question nous-mêmes. Cette doctrine a été admise lorsque nous avons discuté le problème hindou à la dernière conférence. Le gouvernement anglais et tous les dominions ont approuvé la proposition que cette question est une affaire de famille que les dominions autonomes doivent avoir le droit de régler eux-mêmes.

L'hon. M. LEMIEUX: Le ministre pourrait aller plus loin. Il y a quelques années, nous avons fait dénoncer par la Grande-Bretagne des traités qui amoindrissaient les droits du Canada.

L'hon. M. CALDER: Toutes ces choses étant prises en considération, le Gouvernement a voulu adopter une politique d'immigration qui répondrait aux besoins du pays.

D'abord, pour ce qui regarde toutes les nationalités et races du monde, y compris la Grande-Bretagne et les dominions, la loi en vigueur et ce bill demandent l'exclusion de certaines classes prohibées, l'exclusion d'individus atteints de maladies repoussantes ou autres, de faiblesse mentale, de mauvais caractère, des criminels, et autres types de la même espèce. La portée de la loi actuelle a été modifiée par ce projet et nous avons allongé la liste des individus qui ne doivent pas être admis au Canada. Nous pensons qu'en ce qui concerne toutes les nationalités, cette classe de gens doit être exclue du pays. Personne, je le suppose, ne s'y opposera.

Notre but est de donner plus d'élasticité à la loi et de nous outillier de tout le mé-

canisme administratif nécessaire pour qu'elle soit efficacement mise en vigueur. Une des raisons pour lesquelles, dans le passé, nous avons été obligés d'admettre certains immigrants non acceptables, est que nous manquions d'argent pour l'application convenable de la loi.

Si le pays veut que cette loi soit appliquée convenablement, il doit être prêt à faire les dépenses exigées. Il faut nous assurer des experts et l'outillage voulu, un nombre suffisant d'inspecteurs et autres fonctionnaires pour fermer la porte aux classes inacceptables. A l'exemple des Etats-Unis, nous voulons prolonger à cinq ans la durée de déportation des immigrés qui auraient réussi à se faufiler au pays sans y avoir droit ou qui, après, leur admission deviendraient inacceptables. Jusqu'à présent cette période n'a été que de trois ans, mais la Chambre, j'en suis certain, sera de notre avis. Si nous optons pour cinq ans, ce n'est pas pour imiter les Etats-Unis, mais parce que nous trouvons qu'il faut plus que trois ans pour nous assurer si un immigré doit être accepté définitivement en Canada.

Une grande partie du projet est prise par des responsabilités plus lourdes en ce qui regarde les compagnies de transport. Nous augmentons leurs responsabilités et les peines qu'elles peuvent encourir.

L'hon. M. LEMIEUX: Existe-t-il quelque stipulation touchant l'inspection médicale de l'autre côté de l'Océan?

L'hon. M. CALDER: Voilà une question que j'aimerais beaucoup discuter en comité. Le problème peut être envisagé à deux points de vue.

L'hon. M. LEMIEUX: Mon honorable ami comprendra qu'après qu'un immigrant a traversé l'Atlantique, il sera très pénible de le renvoyer, si les autorités médicales de ce côté-ci refusent de l'accepter. Il vaut mieux prévenir le mal que de le guérir.

L'hon. M. CALDER: Avec la loi actuelle, il n'est pas difficile de le renvoyer. En effet, si un immigrant est arrêté à la frontière, ou si, après l'avoir traversée, on s'aperçoit qu'il n'aurait pas dû le faire, la compagnie de transport qui nous a amené cet immigrant est obligée de rapatrier à ses frais. Cela se fait tous les jours.

L'hon. M. LEMIEUX: Mais c'est une chose pénible que vous pouvez empêcher.

L'hon. M. CALDER: Une chose pénible pour la compagnie de transport.

L'hon. M. LEMIEUX: Et pour l'émigré; vous le séparez de sa famille.

L'hon. M. CALDER: Voilà une question que nous pouvons très bien étudier en comité. Elle mérite toute notre attention.

L'hon. M. LEMIEUX: Je ne veux pas enfreindre le règlement de la Chambre; mais si j'appelle l'attention du ministre sur cette question, c'est à propos d'un cas de misère déplorable dont j'ai été témoin un jour à Québec. J'ai vu là une nombreuse famille dont deux de ses membres furent rapatriés pour avoir été refusés par les autorités médicales. La scène était lamentable.

L'hon. M. CALDER: Nous étudierons en comité les divers aspects de cette question. En plus de l'interdiction des inacceptables, nous devons prendre, et, de fait, nous avons pris des mesures pour nous protéger contre les conditions créées par l'augmentation des sans-travail au pays. Depuis l'armistice, nous avons refusé, à nos ports de mer, l'admission des ouvriers et des journaliers. Nous avons pris tous les prétextes, et avec raison, pour leur fermer nos portes. Il y a quelques mois, un décret a été adopté défendant l'entrée en Colombie-Anglaise des ouvriers et des journaliers d'Asie Ce décret est encore en vigueur et nous n'avons pas l'intention de le rapporter.

L'hon. M. LEMIEUX: Et l'immigration des Japonais ?

L'hon. M. CALDER: J'en parlerai tout à l'heure. J'avoue que pendant quelques mois, à cause de l'état du marché du travail par tout le pays, ce décret n'a pas été suivi aussi strictement qu'il le fallait. Mais, depuis l'armistice, les choses n'en sont plus au même point et la situation, relativement à l'immigration, s'est aggravée sur le littoral du Pacifique; tout dernièrement, j'ai fait entendre que ce décret doit être mis en vigueur à la lettre. Actuellement, nous comprenons toute la gravité de la situation dans le domaine du travail, particulièrement sur le versant du Pacifique. Le Gouvernement a l'intention bien arrêtée de maintenir ce décret et de l'appliquer rigoureusement.

Si la Chambre adopte ce projet de loi, nous prendrons les moyens de limiter l'immigration, du moins pendant quelque temps, à ces éléments qui se prêtent facilement à l'assimilation. Au Canada, on se plaint en général que nous avons admis maintes races et nationalités dont l'absorbtion constitue un problème difficile. D'aucuns prétendent que dans certaines régions du pays, la population est si disparate que la difficulté a pris des proportions inquié-

tantes. Il s'agit surtout des provinces du Manitoba, de la Saskatchewan et de l'Alberta, où réside la plus grande partie de notre population de souche étrangère. Les autorités locales de ces provinces disent que le problème a revêtu la plus grande gravité et se déclarent incapables, pour le moment, d'ouvrir leurs portes à d'autres immigrants de cette catégorie. Quand la discussion d'un des articles commencera, la Chambre sera tenue de peser, on ne peut plus sérieusement, la teneur d'un programme futur. Le Gouvernement est convaincu que l'heure a sonné où il nous faut ériger une barrière ou du moins imposer une limite au nombre des immigrants de certaines catégories que nous laisserons pénétrer dans cette région du pays.

A partir de ce moment, et durant une période de plusieurs années à venir, le ministère, à mon sens, doit s'efforcer avant tout d'attirer au Canada, des cultivateurs qui possèdent l'expérience et le capital nécessaire pour s'établir ici. En grande partie, nos régions de colonisation sont aujourd'hui peuplées. Nous ne pouvons plus faire miroiter aux yeux de l'univers, les mêmes promesses qu'auparavant. Nos terres gratuites n'existent plus, sauf quelques rares exceptions. Dorénavant, pour ceux qui s'établiront sur les terres—il s'agit surtout de l'Ouest—le capital est indispensable.

Il nous reste de vastes étendues dans la région septentrionale de Québec et d'Ontario, aussi bien que dans les districts perdus de l'Ouest, que nous pourrions fournir gratuitement aux colons, mais ces contrées sont bien éloignées des voies ferrées, ce qui rendra difficile de persuader les colons d'aller s'y établir. Par ailleurs, nous avons des millions d'acres d'excellentes terres, prêtes au labourage; mais elles sont entre les mains de gens qui ne cherchent pas à les faire fructifier. Donc ceux qui s'établiront sur ces terres, devront nécessairement être en possession d'un certain capital dès le début. Nous avons aussi besoin de main-d'œuvre agricole, tant femmes que hommes. A mon avis, ce genre d'immigrants doit être l'objet de nos plus grands efforts, mais nous devons, bien entendu, en faire un choix judicieux; voilà pourquoi nous tentons d'attirer, chez nous, des cultivateurs de la Grande-Bretagne.

L'hon. M. LEMIEUX: Et les terres dont on a fait cadeau à la compagnie du Nord-Canadien pour la construction de ses embranchements? A présent que ces chemins de fer sont devenus la propriété de l'Etat, allez-vous laisser ces terres aux immigrants ?

L'hon. M. CALDER: Ces terres, si j'ai bien compris, restent entre les mains de la compagnie du chemin de fer. Il est vrai qu'elles sont devenues la propriété du peuple canadien, mais la compagnie du chemin de fer possède sa propre administration des terres. Elle détient ces terres et cherche à les coloniser tout comme la compagnie particulière qui les possédait auparavant; mais, aujourd'hui, cette exploitation se fait au bénéfice de tout le peuple.

L'hon. M. LEMIEUX: C'est-à-dire du Gouvernement ?

L'hon. M. CALDER: Oui. Ces terres ne sont pas redevenues la propriété du Gouvernement, proprement dit: leur administration ne relève d'aucun ministère du Gouvernement, mais de la compagnie du chemin de fer.

M. VIEN: Le dominion a repris possession de ces terres ?

L'hon. M. CALDER: D'une manière, oui: le Canada en est le propriétaire.

M. VIEN: Mais alors, elles devraient être sous la direction du ministre de l'Immigration ?

L'hon. M. CALDER: Voilà une question d'administration qu'on peut fort bien étudier et discuter. Ces terres sont détenues par la compagnie elle-même, pour la colonisation. Les fonds provenant de la vente de ces terres, entreront dans le Trésor public.

Il serait fort à propos d'examiner la question de savoir si les terres devront être assignées à un ministère qui en aurait la gestion.

J'aimerais à faire l'exposé de la situation en aussi peu de mots que possible, vu qu'on se fait dans le pays une conception très erronée de certaines prescriptions de la loi existante. Bien des gens se méprennent gravement à cet égard, et c'est pourquoi je tiens à donner quelques explications à la Chambre.

A la signature de l'armistice, le conseil se prévalait de l'article 38 de la loi pour rendre un décret portant interdiction de l'entrée au pays à toute personne originaire d'un pays ennemi—de l'Allemagne, de l'Autriche, de la Bulgarie ou de la Turquie. Ce décret est encore en vigueur et nous nous proposons de l'y maintenir.

J'ai déjà signalé l'existence d'un décret interdisant l'immigration des artisans et journaliers venant des pays asiatiques; du

moins le débarquement des immigrants de cette catégorie est interdit en Colombie-Anglaise, ce qui revient à dire que nos portes leur sont closes. Je parlerai tantôt des Japonais et des Chinois. L'interdiction qui existe déjà nous permet d'exclure tous les sujets qui ne viennent pas directement de leur pays d'origine. Cette interdiction est prescrite par la loi actuelle. Ainsi, nous pouvons empêcher d'entrer au Canada, parce qu'il ne serait pas venu directement de son pays d'origine, le Portugais qui, après avoir émigré au Etats-Unis, voudrait s'établir en notre pays. Il nous est récemment arrivé de fermer nos portes à des immigrants de cette catégorie, et nous entendons persister dans cette ligne de conduite. Aux termes du décret en question, l'entrée du Canada est interdite à tous ceux qui, étant nos ennemis par la naissance, résident aux Etats-Unis et ne sont pas naturalisés américains, vu qu'ils ne viennent pas directement de leur pays d'origine. C'est ainsi que pendant la durée de la guerre et depuis la signature de l'armistice les sujets de nationalité ennemie n'ont pu pénétrer au Canada. Ce décret, nous avons l'intention de le maintenir en vigueur.

A l'heure actuelle, le ministère ne fait de propagande ou de publicité qu'en deux pays: en Grande-Bretagne et aux Etats-Unis. Les journaux ont donné cours aux bruits les plus exagérés au sujet de la propagande que nous songerions à faire aux Etats-Unis au cours du présent exercice. Que de fois n'ont-ils pas répété que nous projetions de dépenser un million en publicité dans la république voisine? La rumeur est complètement dépourvue de fondement. Nous n'entendons pas faire chez nos voisins de plus grands frais de publicité que par le passé.

L'hon. M. LEMIEUX: Pourquoi n'en fait-on pas en Belgique?

L'hon. M. CALDER: Dès les premiers jours de la guerre nous avons rappelé les agents et fermé les bureaux que nous avions dans l'Europe continentale. On m'a demandé ce qui nous empêche maintenant d'y rétablir nos agences; la reponse à cela est fort simple. Nous pourrions bien nous remettre à faire de la propagande en Europe et à y instruire les gens sur les avantages et les ressources qu'offre le Canada, mais, eu égard à l'état présent de la navigation, il serait à peu près impossible de les amener au pays. Il y a des milliers de sujets britanniques qui viendraient volontiers s'établir au Canada s'ils pouvaient le faire, mais la situation qui prévaut actuellement dans le domaine de la navigation met un obstacle insurmontable à leur immigration. Tous les paquebots qu'on peut mettre à notre disposition devront servir au transport de nos soldats, de leurs femmes et de leurs enfants jusqu'à ce que tous soient revenus au pays. On calcule qu'il y a encore en Angleterre près de 30,000 personnes ayant de nos soldats pour soutiens; comme on en a déjà amené environ 15,000, on peut juger de la tâche qu'il nous reste à remplir.

L'hon. M. LEMIEUX: L'explication du ministre est fort plausible; en effet, il serait impossible, je le sais, vu les conditions qui prévalent en matière de transport maritime, d'établir à cette heure un fort courant d'immigration entre l'Europe continentale et notre pays. Si j'ai mentionné la Belgique, c'est qu'un rapport de l'agent de la province de Québec fait entrevoir la possibilité d'une très forte émigration belge aux Etats-Unis, tandis qu'un grand nombre de Belges seraient prêts à venir au Canada si on leur fournissait le moyen de s'y rendre. Et mon honorable ami n'est pas sans savoir que les Belges sont d'excellents cultivateurs.

L'hon. M. CALDER: Sans doute. Je suis persuadé qu'au moment convenable nous pourrons, si nous en décidons ainsi, recruter dans l'Europe septentrionale des milliers de colons de tout premier ordre; mais l'honorable député conviendra avec moi, sans doute, que les temps ne sont pas encore mûrs. Nous devrons bientôt aviser au moyen de faire de la publicité dans ces pays-là, mais plutôt en vue des exigences de l'avenir que des besoins de l'heure présente.

M. JACOBS: Le ministre daignerait-il nous dire pourquoi il n'a pas poussé sa propagande jusqu'en Irlande? Est-ce à cause de l'agitation que les Sinn Fein y font à cette heure même?

L'hon. M. CALDER: Non. J'ai dit que nous faisons de la publicité en . . .

M. JACOBS: En Grande-Bretagne.

L'hon. M. CALDER: L'Irlande est une partie de la Grande-Bretagne. De fait, nous avons deux bureaux importants en Irlande, l'un à Dublin et l'autre à Belfast. J'ai dit que nous avions fermé, tous nos bureaux, et rétiré nos agents, du continent européen. Plusieurs milliers de soldats britanniques éprouvent le désir de venir en ce pays. Ils feront, je pense, d'excellents citoyens. Toutefois le problème de les établir offre quelque difficulté. Plusieurs d'entre eux n'au-

ront pas eu d'expérience antérieure en agriculture. Puisqu'il existe une disposition à l'égard de nos propres soldats, nous ne devons pas aller trop vite avec ce problème avant d'avoir pu établir un plus grand nombre de nos propres soldats.

L'hon. M. LEMIEUX: Il y a quelques années, lord Grey formulait un projet d'établissement des marins anglais en Colombie-Anglaise. Je suis curieux de savoir si le département l'a mis à exécution.

L'hon. M. CALDER: Je n'en ai pas entendu parler du tout. La Chambre n'ignore pas qu'il y a quelques années, une entente permettait l'entrée d'un nombre limité de Japonais au Canada. Ayant approfondi soigneusement la situation, je puis dire à la Chambre que le gouvernement japonais a suivi cette entente à la lettre. De fait, suivant les statistiques des quatre ou cinq dernières années, le nombre des Japonais est diminué d'environ quatre ou cinq cents depuis 1914. Je me suis tenu récemment en rapports constants avec le consul japonais, ici: il est très désireux de coopérer avec le gouvernement en toute façon possible afin d'empêcher que la situation ne s'aggrave au littoral du Pacifique. Il a en effet traité de la question avec son gouvernement; il s'est assuré que, durant la période de reconstitution, on ne laissera immigrer ici que le plus petit nombre possible d'habitants de son pays.

Quant à la question des Chinois, je suis porté à penser, pour ma part, qu'on a commis une grave erreur en organisant une capitation. Il me semble que nous avons ainsi commercialisé la tâche de faire venir ces immigrants chinois; je crois qu'il entrerait moins de Chinois si la capitation n'avait jamais été établie. Présentement les particuliers et les compagnies ont trouvé profit à en avancer le montant aux jeunes Chinois désireux de venir au pays. Si je suis bien renseigné, ces jeunes gens vivent dans un quasi-esclavage tant qu'ils n'ont pas remboursé, souvent même au double, l'argent emprunté.

Une VOIX: C'est vrai.

L'hon. M. CALDER: Quand nous étudierons cette question, nous trouverons peut-être juste d'abolir cette capitation et de faire ce qui fut fait avec le gouvernement japonais, c'est-à-dire de conclure une entente restreignant le nombre des nationaux immigrant au Canada. On pourra très bien considérer cela quand la Chambre siégera en comité.

M. SINCLAIR (Guysborough): Je note que le projet de loi exclut les immigrants qui ont pour doctrine de renverser le Gouvernement du Canada. J'ignore jusqu'à quel degré cela recevra l'appui du public. Mais si je me lève, c'est pour demander au ministre comment il pourra s'assurer des doctrines politiques de chaque individu.

L'hon. M. CALDER: Cette question sera mieux traitée, je crois, quand nous étudierons cet article.

L'hon. M. LEMIEUX: L'honorable ministre voudrait-il. . . .

M. l'ORATEUR: Règlement. Je dois rappeler aux honorables députés que la plupart de ces questions devront être soumises lors de l'étude du projet de loi en comité. Le ministre a le droit de faire son discours sans qu'on l'interrompe.

L'hon. M. LEMIEUX: Je voulais seulement savoir si l'article était dirigé contre les Irlandais, car tout Irlandais est "agin the Government".

L'hon. M. CALDER: L'honorable député de Maisonneuve fit allusion, il n'y a pas longtemps, au problème soulevé récemment dans l'ouest du Canada par l'admission des gens appelés "hutterites". Cela intéresse une grande partie de notre population, non seulement quant à cette catégorie spéciale de gens, mais aussi quant aux mennonites et aux doukhobores. Le Gouvernement s'est beaucoup occupé du sujet. Il me semble que la politique à formuler est celle-ci: nous devrions rester libres d'interdire toute classe de gens que nous ne croyons pas facilement assimilable.

Nous avons le droit d'interdire et de tenir à l'écart toute catégorie d'immigrants de quelque pays du monde dont l'idéal et la vie ne sont pas les nôtres et qui ne semblent pas destinés à devenir des citoyens canadiens.

Sans avoir besoin d'aller plus loin, je peux dire à la Chambre et au public que c'est ce que le Gouvernement se propose de faire dans le cas de ces catégories particulières d'immigrants.

M. TWEEDIE: Depuis la signature de l'armistice, l'entrée au Canada d'hutterites et de mennonites venant des Etats-Unis a soulevé toute une agitation dans l'Ouest. Qu'est-ce que le Gouvernement a l'intention de faire à l'égard de ceux qui sont déjà entrés? Va-t-il prendre des mesures immédiatement, par arrêté ministériel, pour empêcher toute immigration future de ces gens-là?

L'hon. M. CALDER: En résumé, voici la position: A moins que nous n'agissions sous l'empire de la Loi des mesures de guerre,

—ce que nous pouvons faire—je crois comprendre que, nous n'avons pas le droit, en vertu des lois actuelles, d'exclure ces gens-là. Aussitôt que ce projet de loi sera adopté par la Chambre, nous nous proposons de promulguer un décret, en vertu de l'article 13, qui les excluera. Ceux qui sont au Canada actuellement y sont venus sous l'empire de la loi qui existait alors, et je ne pense pas que l'honorable député veuille prétendre que dans ces conditions-là, ils doivent être déportés. C'est une question sur laquelle on peut différer d'opinion, mais personnellement, je ne pense pas que des gens qui sont venus ici en vertu de certaines lois existant au moment de leur arrivée, puissent être exclus, simplement parce qu'une nouvelle loi, dirigée contre eux, va être mise en vigueur.

M. TWEEDIE: Ils continuent d'immigrer ici et je crois qu'il est du devoir du Gouvernement, en attendant que la question soit définitivement réglée, de prendre des mesures en vertu de la Loi des mesures de guerre, pour empêcher qu'il y en ait d'autres qui viennent.

M. CALDER: C'est une chose que nous étudierons, et nous pourrons prendre une décision.

J'ai donné un aperçu général de la situation et j'ai signalé quelques-unes des propositions que le Gouvernement a en vue. Pour conclure, je répète que, pour quelques années à venir, il me semble que notre politique devrait avoir pour but: premièrement, d'augmenter notre population agricole; deuxièmement, d'établir des dispositions, au moyen des lois existant déjà et du projet soumis en ce moment, pour exclure certaines catégories d'individus qui ne peuvent pas être facilement absorbés dans notre population en ce moment-ci. Nous devons nous protéger pour l'avenir. Nous avons actuellement devant nous un immense problème et l'on ne doit pas en augmenter les difficultés. Quant à ce que sera la politique dans 2, 3, 4, 5 ou 10 ans d'ici, ce sera au Parlement de l'époque de le déterminer. Pour le moment le Gouvernement croit que nous devrions imposer beaucoup de restrictions. Je suis sûr que lorsque la Chambre se formera en comité et que les députés, qui connaissent la situation du Canada, auront l'occasion de discuter la question en détail, il se trouvera que l'opinion que j'ai exprimée sera aussi celle de la majorité d'entre eux. Je propose que le projet de loi soit lu une deuxième fois.

(La proposition est adoptée et le projet de loi est lu une 2e fois).

La Chambre se forme en comité général pour la discussion des articles.

Sur l'article 1er (définitions).

M. CRONYN: Quoique je sois parfaitement d'accord avec l'honorable ministre dans ce qu'il vient de dire, il me semble que le principe sur lequel notre loi d'immigration est fondée est faux.

M. le PRESIDENT: A l'ordre. Je demanderai au comité de donner son consentement unanime, si l'honorable député veut discuter le principe du bill durant l'examen de l'article 1er. Si le comité y consent, je n'ai aucune objection.

Des DEPUTES: Continuez.

M. CRONYN: Je pensais qu'il y avait des députés de la gauche qui voudraient parler sur la seconde lecture. Quand la motion a été mise aux voix je n'ai pas eu le temps de me lever et elle a été déclarée adoptée.

L'hon. M. LEMIEUX: Le ministre a donné une explication si claire du projet de loi, que nous avons pensé que le plus tôt nous nous formerions en comité, mieux cela vaudrait.

M. CRONYN: J'essayerai de ne pas retarder le comité. Le système que nous avons adopté et que peut-être toutes les autres nations ont adopté, c'est de commencer par dire que le pays est ouvert à tout le monde, que tous sont les bienvenus chez nous, puis aussitôt nous établissons des restrictions excluant les gens de telle ou telle nationalité. Ceux-ci éprouvent immédiatement un certain ressentiment; cette méthode a déjà soulevé des difficultés et peut, à un moment donné, créer des complications internationales. J'aime mieux que l'on adopte la méthode positive. Que le Canada dise qu'il est prêt à admettre les gens de telle ou telle race ou telle ou telle nationalité; et quand les autres voudront entrer ils auront le droit d'en faire la demande au Parlement qui l'examinera.

Comme le ministre l'a dit, la question est importante. Le Canada entre vraiment dans une ère nouvelle, et a les moyens, même avec la modification projetée, de corriger les défauts des lois précédentes.

Si je ne me trompe, le ministre n'a pas désigné l'article auquel il faisait allusion, en parlant des pouvoirs d'exclusion; mais si c'est l'article 13 qu'il visait, il me semble qu'au lieu d'attribuer le pouvoir d'exclusion, ainsi qu'énoncé dans cet article, au Gouverneur en conseil, il serait plus judicieux de régler la question par le bill lui-

même. J'espère qu'en temps utile, le comité étudiera un amendement dans ce but.

Le point de vue sous lequel nous étudions cette question a son importance et le ministre l'a déjà établi. Il est malheureux—et j'allais dire presque tragique—que les arguments militant en faveur de l'immigration sans restriction fassent appel avec plus de force que jamais à notre raison, dans les circonstances actuelles. Comme le ministre l'a dit, les problèmes d'ordre industriel, financier et celui des transports demandent un accroissement immédiat de population; mais en dépit de ces besoins pressants, ne faut-il pas tenir compte de l'avenir, et cela afin de ne pas faire péricliter le sort des générations futures?

Il ne serait pas sans intérêt d'étudier un instant les chiffres se rattachant à l'immigration par le passé. Pendant la période décennale précédant la guerre, il est entré au pays 2,500,000 immigrants, dont 1,000,000 sont venus de Grande-Bretagne, 850,000 des Etats-Unis d'Amérique et 675,000 d'autres pays. Encore que cette totalité donne une moyenne annuelle de 250,000—suffisante eu égard à notre population globale—en réalité, le flot de l'immigration montait rapidement. Ainsi, en 1905, la totalité en chiffre rond était de 146,000. Cinq ans plus tard, elle atteignait 311,000. L'année suivante, en 1912, elle s'élevait à 354,000 et en 1913, nous atteignions la crête de la vague, 402,000, encore que, en 1914, le chiffre fût presque aussi fort. Parmi les 675,000 figurant sous la rubrique "d'autres pays"—et cette liste renferme près de cinquante races—ceux qui viennent en tête sont les Autrichiens, 150,000, les Italiens, 100,000, les Russes, 80,000. Il est à noter que, la dernière année de la période décennale, les trois races en tête de la liste ont notablement augmenté le nombre des conceptions obtenues. En 1914, il est entré au pays 28,000 Autrichiens, presque autant de Russes, y compris les Finnois et 24,000 Italiens. Il est donc utile de se rappeler que l'influx d'immigrants du sud de l'Europe augmente rapidement.

Les chiffres concernant l'immigration des Etats-Unis d'Amérique correspondent à ceux que je viens de citer. Durant la même période, environ 10,000,000 d'immigrants sont entrés aux Etats-Unis. Quand on compare la population relative des deux pays, on en conviendra, l'effet produit sur le Canada par cette poussée de nouvelles races doit l'emporter de beaucoup sur l'entrée de même quatre fois ce nombre d'immigrants aux Etats-Unis. En 1914, au début de la guerre, 80 sur 100 immigrants aux Etats-Unis venaient de pays d'Europe, et jusqu'à 60 de ces 80 ne sortaient que de trois pays, à savoir, l'Italie, l'Autriche-Hongrie et la Russie. En 1914, l'Italie a envoyé 295,000, l'Autriche-Hongrie 286,000 et la Russie 262,000 immigrants.

M. MORPHY: L'honorable député a-t-il les chiffres pour l'Allemagne?

M. CRONYN: Je doute que j'aie à ma disposition les chiffres relatifs à l'Allemagne. L'immigration allemande déclina sensiblement durant les cinq dernières années de cette période décennale. Les chiffres figurent sous forme de tableaux dans le rapport du commissaire général de l'immigration. Ce serait faire perdre au comité un temps précieux que d'additionner; seulement, ils sont de beaucoup inférieurs à ceux des années précédentes. En réalité, ce détail est fort remarquable, quand on considère la question de l'immigration aux Etats-Unis. Il retentit évidemment dans toute la trame de cette question d'immigration une distinction entre l'ancienne immigration et la nouvelle. Jusqu'en 1880 ou 1882, la masse de l'immigration aux Etats-Unis est venue du nord-ouest de l'Europe. Parlant de façon générale, on peut dire que les trois quarts des immigrants d'Europe jusqu'à cette date sont venus du nord-ouest de l'Europe et un quart du sud-est. Depuis cette date, et surtout pour les dix dernières années antérieures à la guerre, ç'a été tout l'opposé: les trois quarts des immigrants sont venus du sud-est de l'Europe, et seulement un quart du nord-ouest. Cette condition a amené à plusieurs égards un état de choses malheureux aux Etats-Unis, et en étudiant ce bill et notre propre situation, nous pourrions utilement chercher à bénéficier de l'expérience de nos voisins.

Si nous tenons à maintenir l'application de notre système actuel et à permettre aux nations européennes, en général, d'entrer au Canada, nous subirons sans doute de plus en plus les inconvénients dont les Etats-Unis ont souffert, et voilà pourquoi il faudrait, à mon avis, restreindre vigoureusement, pour une certaine période d'années, l'immigration de certaines régions de l'Europe.

A tout bien considérer, c'est seulement une raison économique qui pousse de nos jours à l'immigration. La situation de l'émigrant dans son pays d'origine et l'espoir qu'il a d'améliorer cette situation en allant dans un nouveau pays, est par-dessus tout le motif principal de son départ. Si les temps sont bons sur ce continent, l'immigration arrive d'Europe sans tenir beaucoup compte des conditions qui y règnent et

c'est un fait curieux que les courbes des importations et de l'immigration aux Etats-Unis correspondent entre elles avec une merveilleuse régularité. Puis il faut dire aussi que beaucoup d'agences profitent de la situation, et parmi elles surtout les compagnies de chemin de fer, et les bureaux de placement ouvriers, pour développer et exploiter ce mouvement.

Il en est résulté qu'au lieu d'attirer comme autrefois l'homme avide d'aventures et d'indépendance, préparé à faire face aux difficultés d'un pays nouveau, on a pavé la route pour la faire paraître plus facile et le malheureux émigrant a été trompé avec des résultats déplorables finalement.

Le ministre a parlé de ce qui suivant moi est un des résultats les plus sérieux, l'encombrement de nos villes.

Les chiffres obtenus du département du recensement aux Etats-Unis sont frappants à ce sujet. Leur dernier recensement a été recueilli en 1910 et il indique que si 46 p. 100 de la population totale se trouvent dans les villes, on y trouve aussi près des trois quarts de la population d'origine étrangère. Comme New-York est le port d'entrée du plus grand nombre d'immigrants, cette concentration y existe à un degré plus frappant que dans aucune autre ville. Dans son rapport publié en 1916, le commissaire général de l'immigration aux Etats-Unis dit en parlant de New-York:

> Lors du dernier recensement il contenait presque un septième de toute notre population d'origine étrangère, à côté d'un dix-neuvième seulement de notre population totale. Ce septième représentait 1,945,000 étrangers d'origine dont plus de la moitié (52 p. 100) venait de Russie, d'Italie et d'Autriche et qui donnait pour les trois pays réunis un total de plus d'un million. L'augmentation surprenante de la population de nos villes provient surtout de l'élément né à l'étranger et de ses enfants, tandis qu'on constate à peine une légère augmentation, dans les villes, de la population des individus nés au pays de parents indigènes.

La particularité la plus remarquable de cette énorme affluence se fait sentir dans les industries des Etats-Unis. Le dernier auteur qui ait écrit sur ce sujet, F.-J. Warne, donne les chiffres suivants:

> Plus des quatre cinquième de notre immigration récente qui provient surtout d'Italie, de Russie et d'Autriche-Hongrie, s'en vont dans le nord des états de la côte de l'Atlantique. Sur l'augmentation totale de plus de trois millions de notre population étrangère en 1910 comparée à 1900, environ 60 p. 100 sont allés se fixer dans ces états industriels et manufacturiers de l'Atlantique nord. Ainsi, les Slaves, les Israélites et les Italiens sont attirés par le développement du pays dans les manufactures et les mines et s'établissent dans les plus grands centres industriels. Ce flot de l'immigration récente dans les états industriels est aussi frappante que l'était celui de la première immigration dans les régions agricoles.

Une autre particularité frappante et malheureuse, c'est que le volume de cette nouvelle immigration se compose de célibataires et à mesure que les années passent, les immigrants mariés viennent de moins en moins avec leur femme et leurs enfants. Il est bien vrai que les familles qui sont d'abord laissées au pays, viennent rejoindre de ce côté les immigrants s'ils prospèrent. Ici encore les statistiques des Etats-Unis peuvent nous éclairer:

> En 1914, environ les deux tiers—à peu près 799,000—étaient des hommes âgés de 14 à 44 dont la moitié était composée de célibataires, Même parmi ceux qui étaient mariés un grand nombre ont laissé leur famille chez eux et sont venus seulement pour un séjour temporaire.

Et ce séjour temporaire est peut-être ce qui se produira avec la nouvelle immigration parce que les "oiseaux de passage" comme on les appelle, sont devenus d'une certaine façon une partie très importante du flot de ceux qui arrivent et qui partent. Dans les dix années qui ont précédé 1910, je citerai de mémoire que 9,000,000 d'immigrants sont entrés aux Etats-Unis; c'est un million de moins que le nombre de ceux qui sont entrés dans ce pays dans les dix ans qui ont précédé la guerre. Durant la même période 3,500,000 immigrants ont quitté les Etats-Unis et l'on admet que les deux tiers de ceux qui sont retournés dans leur pays natal ne reviennent jamais en Amérique. Le même écrivain s'exprime ainsi à ce propos:

> Ils ne viennent pas ici dans l'intention de faire de ce pays leur future patrie. Ce trait caractéristique du développement de la récente immigration modifie complètement le sens essentiel de ce qu'était pour nous l'immigration telle que nous la concevions dans le passé, bien que le mot qui sert à désigner le phénomène économique soit le même. En conséquence, l'immigration exige aujourd'hui une méthode différente d'interprétation, si nous voulons comprendre sa véritable signification pour la nation américaine. Cette signification réside dans le fait qu'un fort volume de cette immigration ne vient pas ici pour s'assimiler à notre existence nationale.

La partie du rapport du commissaire général de l'immigration qui traite de la mentalité de l'immigrant, devrait être portée à la connaissance de la Chambre. Il dit dans son rapport de 1914:

> La science médicale a démontré que la plupart, sinon toutes ces graves faiblesses mentales, se transmettent de génération en génération et accusent une tendance à augmenter à la longue, de sorte qu'on ne saurait trop exagérer l'importance qu'il y a de rejeter et d'expulser du pays les étrangers de cette catégorie. La

loi devrait être encore plus stricte à cet égard; la commission recommande instamment qu'une loi suplémentaire soit adoptée prochainement pour donner plus de force aux excellentes dispositions de la loi en vigueur à l'heure qu'il est, afin que la population du pays soit protégée contre l'introduction ici de nouvelles lignées étrangères affectées de faiblesses mentales latentes, mais qui n'en sont pas moins dangereuses, ainsi que contre l'entrée au pays d'immigrants souffrant de maladies mentales arrivées à l'état aigu. Pourquoi irions-nous accroître les difficultés que nous éprouvons déjà de ce chef et qui sont suffisamment graves?"

Je prendrai la liberté de vous faire observer que les asiles d'aliénés renferment plus de patients qu'il n'y a d'étudiants dans nos collèges et nos universités. Les aliénés sont plus nombreux aux Etats-Unis que les soldats servant dans les rangs de l'armée américaine ainsi que nos marins et nos troupes de marine. De plus, un nombre de patients, égalant l'effectif de l'armée américaine, viennent grossir chaque année les rangs de cette légion d'infortunés, soit environ 60,000 nouveaux cas. Le coût d'entretien des institutions où l'on prend soin de cette armée d'aliénés, est si élevé que dans certains Etats il approche des sommes que l'on consacre à l'éducation.

L'influence qu'exerce sur le mode de vie l'introduction d'un si grand nombre d'étrangers dans la vie nationale des Etats-Unis est le dernier aspect du problème que je traiterai. Le gouvernement des Etats-Unis, afin d'étudier sérieusement la question de l'immigration, a nommé une commission d'enquête qui a siégé pendant quatre ans; cette enquête a coûté 800,000 piastres et la commission vient de déposer son rapport qui forme quarante volumes.

Voici les observations que font les commissaires relativement au mode de vie:

Les placements de capitaux, le rendement des produits ni les exportations et les importations ne donnent la mesure du développement raisonnable et sain du pays, à moins que n'y corresponde une situation économique, qui permette au citoyen vivant de son travail d'améliorer sa situation matérielle, mentale et morale.

Le rapport de la majorité affirme qu'elle base les conclusions qui suivent sur les dépositions qu'elle a entendues:

1. La politique d'immigration des Etats-Unis a créé un certain nombre de graves problèmes industriels et d'une solution très difficile sans compter qu'elle est largement responsable du malaise qui existe dans les industries à l'heure qu'il est.

2. L'énorme affluence d'immigrants qui s'est produite au cours des derniers vingt-cinq ans a déjà détruit le mode de vie américaine chez tous les travailleurs, sauf chez les ouvriers d'élite sans compter qu'elle a été le principal facteur ayant empêché les salaires de suivre la progression ascendante du prix des aliments.

3. La grande masse des travailleurs étrangers, qui constituent une bonne moitié de la main-d'œuvre employée dans les principales industries, a beaucoup contribué à empêcher le progrès de meilleures relations entre les patrons et les employés.

[M. Cronyn.]

Le président Samuel Gompers, de la Fédération américaine du travail, a exprimé cette opinion d'une façon absolument claire. Voici ce qu'il a dit:

Les ouvriers américains et les étrangers qui sont au pays depuis assez longtemps pour avoir adopté le mode de vie des Etats-Unis sont soumis à une concurrence ruineuse d'un flot continu de nouveaux arrivants des pays étrangers, qui sont habitués à vivre si misérablement, qu'ils sont en mesure de travailler à des salaires moindres que les ouvriers du pays, tout en trouvant le moyen de faire des économies.

De leur côté, les associations ouvrières, y compris la fraternité des mécaniciens de locomotives, la fraternité des chauffeurs de locomotives, l'ordre des conducteurs de chemin de fer, ainsi que la fraternité des employés de trains de chemin de fer ont exprimé énergiquement leur opinion à ce sujet en adoptant des résolutions de temps à autre.

Les cultivateurs organisés aussi, par la bouche du congrès national des cultivateurs, l'union éducationnelle et coopérative des cultivateurs, le National Grange et d'autres associations de même nature ont proclamé qu'ils sont opposés d'une manière inaltérable à la présente affluence étrangère venant du sud-est de l'Europe et de l'Asie occidentale ainsi qu'au projet de grouper ces immigrants dans le sud et l'ouest du pays.

Je me suis permis d'exposer les faits aussi brièvement que possible, de sorte que lorsque nous aborderons l'examen des articles en question ou aura quelque chose sur quoi nous appuyer pour exiger qu'on impose une limite aux dispositions du présent bill. Nous n'avons pas eu ici heureusement une expérience aussi désastreuse qu'aux Etats-Unis; en tout cas, la crise n'a pas été à l'état aigu et, à l'heure qu'il est, nous sommes en mesure de sauvegarder notre avenir. . . .

M. FOSTER (York-Est): Vous prétendez que trois millions et demi d'immigrants, entrés aux Etats-Unis, sont retournés dans leurs pays respectifs. Avez-vous une idée de la durée de leur séjour chez nos voisins et des sommes qu'ils ont emportées avec eux?

M. CRONYN: Je ne me souviens pas d'avoir jamais vu aucunes statistiques relativement à la longueur du séjour de ces étrangers aux Etats-Unis. La commission à fait le calcul approximatif des sommes qu'ils ont expédiées chez eux. Il s'agit de centaines de millions de dollars; mais je parle de mémoire purement et simplement.

L'hon. M. FIELDING: Puis-je offrir une idée au ministre de l'Immigration. Suppo-

sant que toutes les propositions qu'il a faites sont sages—et j'approuve de tout cœur les observations qu'il a faites—il serait de beaucoup préférable qu'il nous donnât une loi d'immigration refondue au lieu du bill qu'il a déposé. Les amendements qu'il propose sont fort nombreux. Chaque fois qu'il s'agit d'apporter quelques modifications à une loi considérable, il est désirable de déposer un bill tendant à modifier la loi; mais quand les modifications sont très nombreuses, il vaudrait peut-être mieux de refondre la loi au lieu d'adopter des amendements innombrables, pour retrancher quelques mots ici et ajouter quelques mots là, pour retrancher un article par ci par là et insérer quelques nouveaux articles ailleurs.

Avec une pareille mesure et une loi générale en vue, il y a danger de confusion. Même un membre du Parlement aurait de la difficulté à suivre la loi et un immigrant ne la comprendra certainement pas. Nous pourrions, je crois, discuter le projet de loi dans sa forme actuelle, aidés du discours qu'a prononcé le ministre, et il pourrait donner l'instruction aux fonctionnaires que cela concerne d'insérer ces amendements dans une loi de refonte, de manière qu'il puisse, avant que l'affaire soit terminée ici, présenter un autre bill qui ne soit plus sujet à discussion.

L'hon. M. CALDER: J'avais donné ordre de rédiger le bill de manière que la Chambre eût le moins de difficulté possible à le comprendre. Une simple lecture démontrera que très peu d'articles ont subi des modifications. Certains articles ont été retranchés en entier, il est vrai, mais ceux qu'on y a substitués ne les modifient que bien peu; quelques mots de changés seulement par ci par là, afin de permettre à la députation d'en saisir le sens facilement. Je crois que la Chambre aura bien peu de difficulté à suivre les dispositions du projet de loi.

D'un autre côté, j'admets que mes honorables amis ont raison de vouloir une reforme de la loi. L'étranger qui songe à émigrer ne voit que bien peu la loi. Il n'a guère l'occasion d'en prendre connaissance. Il n'obtient pas de renseignements de cette manière; mais pour nos fonctionnaires qui vont avoir à l'administrer, il est bon, je crois, que la loi soit refondue de manière que chacun en saisisse clairement les dispositions. Des mesures de cette sorte sont ordinairement codifiées par le ministère lorsque des lois modificatrices sont édictées. J'ignore quelle est la pratique ici; mais dans notre législature, lorsque nous amendons un bill, il existe un bureau où la loi est codifiée, et cette colification est à la disposition de tous les intéressées.

Si le comité le désire, je donnerai des ordres pour qu'une codification ait lieu et soit mise sans tarder entre les mains de la députation. Je ne laisse pas de croire, toutefois que l'on aurait bien peu de mal à suivre les dispositions du présent bill. Si on le juge à propos, je ferai appporter ici un certain nombre d'exemplaires de la loi existant pour que l'on puisse se reporter à ses dispositions si on le trouve nécessaire.

L'hon. M. FIELDING: Je ne serais pas d'avis que l'on retardât l'examen de cette affaire. J'admets que nous pouvons fort bien discuter le projet de loi avec les explications que nous a fournies le ministre; il devrait, ce me semble, être fait une codification de la loi avant que nous ayons disposé de présent bill, ne serait-ce que pour la gouverne des fonctionnaires et du public en général. Celui à qui l'on demande de venir s'établir en Canada exprimera peut-être le désir d'avoir un exemplaire de notre loi sur l'immigration et, s'il est possible de lui faire parvenir une loi codifiée, ce sera plus commode, non seulement pour l'immigrant, mais pour les agents du ministère.

M. JACOBS: Monsieur le président, j'aurais quelques observations à faire généralement sur la teneur de ce bill, observations que j'aurais dû présenter plus tôt, et je crains d'avoir à demander au comité la même indulgence qu'il a accordée à l'honorable député (M. Cronyn). La substance de ce projet se trouve dans les trois ou quatre premiers articles; le reste traite surtout de la façon que la loi sera mise à effet et est plutôt pour la gouverne des compagnies de transport ou autres que pour celle de l'émigrant. Ce sera donc les quelques premiers articles seulement que la Chambre discutera.

Je dois féliciter le ministre de l'Intérieur et de la Colonisation (M. Calder) de l'excellent discours qu'il a prononcé. Je ne trouve pas grand'chose à reprendre dans tout ce qu'il a dit, non plus que dans le bill en général, à l'exception peut-être d'une couple d'articles qu'il faudrait profondément modifier ou retrancher complètement. Je les discuterai tout à l'heure. Le ministre a dit dans son discours qu'il est arrivé dans ce pays certaines choses qui ne se seraient pas produites si les gouvernements antérieurs s'étaient rendu parfaitement compte de la situation. Je re-

grette que le ministre n'ait pas trouvé le moyen de nous dire quelles sont ces choses qui sont arrivées et qui n'auraient pas dû se produire. Nous savons que, de 1896 à 1911, sous l'administration libérale, l'immigration a été considérable et que le Canada doit sa prospérité à cette immigration. On pourra dire n'importe quoi de sir Clifford Sifton, mais personne ne lui déniera le mérite d'avoir su créer le mouvement par une sage politique.

Selon moi, le meilleur moyen de juger de la valeur des immigrants, c'est de consulter les rapports des pénitenciers, des asiles d'aliénés et des maisons de réforme. Je n'ai pas de ces rapports devant moi, mais je crois pouvoir affirmer, sans crainte d'être contredit, qu'ils démontrent clairement qu'il y a moins de monde de détenu dans ces institutions, au Canada, que dans tout autre pays du continent, et relativement moins d'aliénés qu'aux Etats-Unis, qu'en Angleterre ou que dans les autres pays. Il en est ainsi par rapport aux prisons et aux pénitenciers.

Pour ce qui est de ma propre race, je déclare avec orgueil, qu'elle ne compte pas aujourd'hui un seul sujet dans la prison de Montréal, et que le pauvre chapelain à qui l'on a alloué la modeste rétribution de 300 à 400 piastres, pour l'exercice de son ministère auprès des détenus, a peur de la perdre, s'il ne survient pas de changements. Il en est ainsi au sujet du pénitencier de Saint-Vincent-de-Paul.

Ceux qui s'opposent à l'immigration juive soutiendront peut-être que s'il n'y a pas de juifs en prison, c'est parce qu'ils sont assez habiles pour échapper à la police. Je ne crois pas qu'il faille s'arrêter à pareil argument, notre force constabulaire et nos autres représentants de la justice sont en état de faire respecter la loi chez toutes les classes de la population. La politique de l'immigration libre, dont le ministre a parlé incidemment, se recommande à notre peuple. Le Canada n'est pas aujourd'hui en état de choisir les immigrants, il faut qu'il en accueille en grand nombre, avant de pouvoir solder l'intérêt de la dette dont il est chargé.

J'ai établi, par des chiffres assez exacts, je pense, que chaque homme, femme et enfant aura à verser, à titre d'impôt, 50 piastres par années pour payer l'intérêt de la dette publique. Il n'est pas besoin de consulter bien sérieusement l'arithmétique pour démontrer que si, à raison de 50 piastres par tête, il faut 7,000,000 de personnes pour solder l'intérêt, chaque personne n'aura plus à verser que 25 piastres au lieu de 50 piastres, si la population est de 14,000,000 au lieu de 7,000,000. Tout ce qu'il faut, c'est que nous puissions nous assurer que les immigrants sont des gens paisibles, en bonne santé et capables de contribuer au développement du pays, peu importe leur pays d'origine. En effet, l'étranger qui est aujourd'hui un ennemi, sera devenu un ami demain, et l'étranger qui est aujourd'hui un ami, sera peut-être un ennemi demain.

M'inspirant du droit international, je doute fort que lorsque nous aurons conclu une paix durable avec les pays auxquels nous avons fait la guerre, nous puissions dire légalement à la population de ces pays-là : "Vous ne pouvez pas venir au Canada, car il fut un temps où vous étiez nos ennemis." Il me semble que dès la signature du traité de paix, nous n'aurons plus à garder rancune à ces gens-là et que nous ne saurions leur interdire l'entrée du Canada, sous prétexte qu'ils viennent d'un pays avec lequel nous avons déjà été en guerre. L'honorable ministre a maintenu que certaines gens que nous avons amenés au pays, c'est-à-dire les Galiciens, continuent de vivre comme on a vécu en Galicie, de temps immémorial.

L'hon. M. CALDER: Je n'ai pas dit cela.

M. JACOBS: L'honorable ministre m'a semblé dire qu'ils vivent, au Canada, de la même manière qu'ils ont toujours vécu dans leur propre pays.

L'hon. M. CALDER: De fait, les Galiciens ou Ruthènes, demeurant dans l'Ouest depuis une vingtaine d'années, ont fait des progrès remarquables sous le rapport des mœurs et coutumes.

M. JACOBS: L'honorable ministre a-t-il dit que cet état de choses regrettable a prévalu à une certaine époque où ces gens-là se trouvaient rendus ici ?

L'hon. M. CALDER: J'ai dit qu'après leur arrivée, en Canada, on les a abandonnés à leur propre sort et qu'on les a laissés sans secours, ni protection, d'aucune sorte.

M. JACOBS: Et ils ont réussi à se tirer d'affaires ?

L'hon. M. CALDER: Oui, au point de vue matériel, et je puis ajouter qu'au point de vue social, ils ont fait beaucoup de progrès.

M. JACOBS: Le ministre m'a paru dire qu'ils vivaient dans des huttes de terre et d'une manière peu conforme aux exigences de la civilisation.

L'hon. M. CALDER: Oui, au commencement.

M. JACOBS: S'ils ne les habitent plus, c'est l'une des meilleures raisons qui devraient nous engager à accueillir des gens qui vivent dans des huttes de terre, et à en faire de bons citoyens, c'est la tâche de la race civilisée. Ils sont venus d'Autriche et s'ils n'avaient pas quitté leur pays par milliers, ils auraient combattu nos amis pendant la guerre qui vient de prendre fin. Nous les avons tirés d'Autriche et nous en avons fait d'assez bons citoyens. Je ne doute pas que plusieurs d'entre eux aient fait leurs preuves en se battant pour les Alliés sur le champ de bataille. Il est de notre devoir de prendre sur nos épaules une partie du fardeau que le blanc doit porter, au dire de Kipling, pour ceux qui sont moins civilisés que nous.

Le ministre, il me semble, commet une bévue, en osant rendre des lois afin de tenir à l'écart des gens venus de divers pays, simplement parce que leurs coutumes avant leur arrivée ici différaient un peu des nôtres. Nous devrions les encourager de toutes les manières, non seulement pour eux, mais pour nous, et à ce sujet je me rappelle une histoire que le commissaire Coombes, de l'Armée du salut, m'a racontée il y a quelques années. Il me citait le cas, arrivé à Londres, d'un homme dont la chemise était largement déchirée dans le dos et qui portait des infirmes d'un côté à l'autre de la rue pendant la saison rigoureuse. Le commissaire Coombes le félicitait de sa charité, mais l'individu lui a répondu: "Ce n'est pas de la charité. Pendant que je les porte de l'autre côté de la rue, il me réchauffent le dos". Tel était son mobile, et tous deux y gagnaient. Nous n'en sommes pas rendus là, monsieur le président, mais je rappelle cet incident afin de démontrer que, tout en faisant du bien à autrui, nous nous faisons du bien à nous-mêmes.

Il est de notre devoir de faire connaître nos lois et nos usages à ces gens-là, afin qu'ils puissent devenir de bons citoyens. Nous n'avons peut-être pas beaucoup de succès auprès des parents, mais nous pourrons atteindre les enfants grâce à nos écoles, et les petits enfants deviendront d'aussi bons citoyens que plusieurs des membres de la classe prétendue supérieure. Il me suffira de citer un exemple tiré des annales de ma nation. Vous vous rappelez que les Hébreux, en quittant l'Egypte, ont échappé à l'esclavage et qu'ils ont erré dans le désert pendant quarante ans. Pas un de ceux qui avaient quitté l'Egypte n'a pu entrer dans la Terre sainte, mais leurs enfants y sont entrés et la Bible nous rapporte qu'ils ont fait leurs preuves. La même remarque s'applique au temps présent. On ne peut guère espérer réussir à changer les mœurs et les habitudes des Européens qui viennent au Canada, mais grâce à notre excellent système d'écoles publiques, nous pouvons enseigner à leurs enfants notre manière de vivre, et en faire des citoyens aussi capables et aussi utiles que les descendants de ceux qui ont habité ce pays depuis des siècles.

L'hon. M. CALDER: L'honorable député me permet-il de lui faire une question, car elle va au fond de la situation? Dans l'Ouest canadien plus qu'en toute autre partie du pays, on est généralement d'opinion que le nombre des personnes nées à l'étranger est si grand, eu égard au reste de la population, qu'il constitue un difficile problème social et éducationnel. L'honorable député soutient que nous devrions ouvrir nos portes à deux battants, afin que des milliers de ces individus puissent se rendre là-bas et aggraver la situation de ces provinces occidentales? Ou bien, devrions-nous tenter de maintenir l'équilibre entre les étrangers et les autochtones, afin de pouvoir résoudre le problème tel qu'il se présentera de temps à autre? Il peut comprendre aisément les conséquences de l'adoption de la ligne de conduite qu'il nous propose. Nous pourrions probablement entreprendre en Europe une croisade qui amènerait au Canada des centaines de milliers de ces gens-là? L'honorable député croit-il que cela serait sage dans les circonstances que j'ai mentionnées?

M. JACOBS: Pourquoi pas, si ce sont des gens honnêtes et respectables? Prenons l'état de Wisconsin. Je crois qu'il est presque entièrement habité par des Scandinaves. Prenons la Louisiane qui, a l'origine, ne renfermait que des Français. Pourquoi les étrangers qui viennent ici grandiraient-ils dans l'ignorance, lorsque nous avons un si bon système d'enseignement? Ainsi que le ministre l'a fait observer, ces Galiciens vivaient dans des huttes de terre, il y a quelques années; ils constituent aujourd'hui un élément très important de la population. De fait, on le trouve si important que, au moment de l'adoption de la loi des élections en temps de guerre, on a ajouté un article les privant de leurs droits d'électeur.

Quant aux paysans qu'il faut s'attendre à recevoir ici, on n'en peut recruter en Grande-Bretagne ou dans toute partie de

l'Europe que parmi les classes les plus pauvres, car c'est la misère qui les fait émigrer. Qui a jamais entendu parler d'un riche Européen qui a quitté son pays là-bas pour venir au Canada, soit afin de vivre dans une grande ville, ou afin de s'établir sur une terre?

Ce sont les pauvres et les paysans d'Europe qui émigrent et nous ne pouvons espérer d'autres classes d'immigrés. Ils vont dans l'Ouest et grattent la terre pour vivre. Ils ont fort peu de moyens et ne peuvent pas se livrer à l'agriculture sur une grande échelle comme les immigrants américains. Ils ne peuvent acheter de tracteurs et autres instrument agricoles du jour. Jusqu'à ce que le sol leur ait donné suffisamment pour améliorer leur sort, ils sont forcés de vivre la vie primitive. Je trouve donc que le Gouvernement fait montre de politique étroite en imposant des restrictions aux immigrés pour la simple raison qu'ils viennent de tel ou tel pays, ou parce qu'ils n'ont pas la bonne fortune de posséder les ressources des immigrés des Etats-Unis.

Je regrette que le Gouvernement présente un projet de loi de cette nature à cette époque, parce qu'il est susceptible de créer beaucoup de discussion dans le pays. Nous avons à résoudre le problème du soldat de retour du front. Le soldat incapable de trouver de l'emploi regardera l'immigré plus heureux que lui comme un ennemi, ce qui n'aurait pas lieu si la mesure n'avait pas été déposée avant un an ou deux. Je ne vois aucune urgence pour le dépôt de ce projet de loi.

La loi d'immigration contient plusieurs stipulations inscrites au projet, et nous aurions très bien pu nous dispenser de cette mesure, surtout si l'on considère que les décrets du conseil ne permettent l'entrée du pays qu'à des immigrants acceptables.

J'ai eu beaucoup à faire avec le ministère de l'Immigration et je sais que son travail est très efficace. Tous ses fonctionnaires, du premier au dernier, s'acquittent de leur tâche avec intelligence. L'attention du département est-elle appelée sur quelque cas pénible, aussitôt on fait une enquête et l'immigrant finit toujours par avoir justice. Je ne vois donc aucune raison de présenter cette mesure, à moins que ce soit dans le but de fermer la porte aux émigrés ennemis.

Je m'opposerai certainement à un article qui introduit cette stipulation dans la loi. Il n'est pas démocratique; il est faux en principe. Est-il légal au point de vue international? j'en doute fort. Pour cette raison comme pour plusieurs autres, je suis d'avis que cet article devrait être mis de côté.

[M. Jacobs.]

L'hon. M. CALDER: La stipulation qui défend l'entrée du pays aux émigrés ennemis existe déjà dans la loi. Ce n'est pas le but de ce projet.

M. JACOBS: Mais la loi des mesures de guerre exclut les immigrants ennemis?

L'hon. M. CALDER: Non, c'est l'article 38 de la loi actuelle, si je ne me trompe, qui autorise le Gouvernement, en vertu d'un décret, d'exclure toute personne, de toute nationalité, race, classe ou occupation.

M. JACOBS: C'est juste. Mais c'est une erreur dans la partie essentielle d'une nouvelle loi d'insérer un article défendant l'entrée du Canada à tout émigré de pays ennemis.

L'hon. M. CALDER: Il n'y a pas de stipulation telle dans le projet de loi.

M. JACOBS: L'alinéa "p" du paragraphe 3 dit:

> Les étrangers de nationalité ennemi ou les personnes qui ont été des étrangers de nationalité ennemie et qui étaient internés dans toute partie des possessions de Sa Majesté ou dans tout pays allié le ou le onzième jour de novembre, mil neuf cent dix-huit.

L'hon. M. CALDER: Cela ne se rapporte qu'aux étrangers de nationalité ennemie internés.

M. JACOBS: Quelle distinction le ministre fait-il entre un homme qui a été interné dans aucune partie des possessions de Sa Majesté et un homme qui arrive directement d'Allemagne, d'Autriche ou de tout autre pays ennemi? Je n'en vois pas. Un grand nombre de personnes demeurant au Canada viennent de pays ennemis. Le ministre de l'Intérieur (M. Meighen), en réponse à une question que je lui ai posée l'autre jour, a dit que deux mille cent dix-sept étrangers de nationalité ennemie seulement avaient été internés durant la guerre. Cela montre que des miliers de ces sujets étaient de bons citoyens qu'il n'a pas été besoin de molester ou d'interner.

Il est un autre article auquel je m'oppose carrément: celui qui se rapporte à l'instruction. Cet article ne me dit rien. Parce qu'un homme ne sait pas lire, ce n'est pas raison pour lui fermer les portes du pays. Si cette règle avait été appliquée aux Etats-Unis au temps d'Abraham Lincoln, le père et la mère même de Lincoln n'eussent pas été admis aux Etats-Unis, parce qu'ils ne savaient pas lire. J'ignore ce qui motive la conduite du ministre à ce sujet. Nous avons besoin de toute l'immigration possible.

Du moment qu'un homme est respectable, laborieux et honnête, on devrait lui permet-

tre l'entrée du pays; s'il ne sait pas lire, il est plutôt à plaindre qu'à blâmer. J'ose croire que dans les régions éloignées de l'Angleterre, de l'Ecosse et de l'Irlande, d'où vous espérez tirer vos meilleurs immigrants, un grand nombre des anciens ne savent pas lire.

Nous n'ignorons pas les difficultés qui pèsent sur les gens d'Europe. Grand nombre d'hommes n'ont jamais pu fréquenter l'école pour y apprendre à lire et à écrire; presque dès leurs premiers pas ils ont porté le fardeau de l'indigence et du travail pénible, sans relâche. Et aujourd'hui qu'ils cherchent à améliorer leur sort dans ce nouveau monde, ils se trouvent exclus, parce qu'ils ont l'infortune de ne pas savoir lire. La Chambre devrait rejeter toute mesure qui établit une distinction entre l'homme qui sait lire et celui qui ne le sait pas, lorsqu'il s'agit de leur permettre l'entrée de notre pays. Ce n'est pas au moyen d'une pareille disposition que vous empêcherez les bolchévistes d'entrer; les bolchévistes et leurs semblables savent lire et écrire. C'est le pauvre homme qui, à cause d'obstacles insurmontables, n'a pu recevoir une instruction même élémentaire, que frappe un tel règlement. Si l'on permet l'entrée du Canada à ceux qui ne savent ni lire ni écrire, du moins le ministre aura-t-il la certitude que ces gens-là ne seront jamais coupables de faux; de ce côté le pays sera toujours protégé.

Somme toute, n'était-ce de ces deux articles, je serais cordialement en faveur du projet, à cause surtout de ma conviction que la loi sera appliquée d'une manière intelligente par le personnel compétent que dirige le ministre. Avant que le bill ait franchi l'étape du comité, j'espère que le ministre consentira à biffer ces passages critiquables et donner satisfaction à tous les groupes de la société.

M. SUTHERLAND: Il faut juger de la grandeur d'un pays par le degré d'avancement qu'accuse son peuple; la plus grande ressource d'une nation, c'est le peuple. En vue des restrictions actuellement portées à l'immigration par les Etats-Unis, une loi de cette nature s'impose en Canada. Autrement notre pays deviendrait la Mecque de tous les parias de l'Europe auxquels les Etats-Unis ont refusé accès.

A ma surprise, l'honorable député a plaidé la cause des étrangers de nationalité ennemie, des peuples contre lesquels nous sommes en guerre, car la paix n'est pas encore signée.

M. JACOBS: L'honorable député me permettra-t-il une mise au point? J'ai dit: les peuples contre lesquels nous étions en guerre.

M. SUTHERLAND: Voilà précisément ce que j'ai dit. Nous sommes encore en guerre contre ces gens et pourtant l'honorable député vient plaider leur cause ici aujourd'hui et nous demande de leur faire des concessions, d'oublier leur conduite, d'oublier les principes pour la défense desquels nos hommes sont encore outre-mer où ils attendent la déclaration de la paix qui leur permettra de revenir au Canada. L'encre des signatures de l'armistice n'était pas encore sèche que nous entendions les chefs du parti libéral au Canada faire des excuses pour la conduite des étrangers ennemis durant cette guerre et parlant du Gouvernement comme de la race la plus noble au monde. De l'Atlantique au Pacifique nous avons entendu parler de cette soi disant infâme loi électorale qui enlevait le droit de suffrage canadien aux étrangers nés en pays ennemi, et cela durant la guerre. Mais, à mon sens, on ne pourrait pas aller plus loin qu'aujourd'hui, alors que l'honorable député se lève dans cette Chambre, prononce un plaidoyer en faveur des étrangers ennemis et prétend qu'il n'y a pas lieu de prendre des précautions pour nous protéger contre l'entrée de ces gens-là chez nous. Pour ma part je qualifie pareille déclaration impardonnable. A l'honorable député de sourire, mais les braves qui depuis cinq ans exposent leur vie pour le triomphe de notre cause ne souriront pas de ce que je dis là. Depuis l'armistice d'aucuns nous ont prêché le pardon, nous invitant à recommencer une vie nouvelle. Certes, il y a de quoi pardonner, mais personnellement, je ne suis disposé ni à pardonner ni à oublier les crimes horribles perpétrés par nos ennemis.

M. JACOBS: Je suis plus chrétien que mon honorable collègue.

M. SUTHERLAND: Je n'en suis pas à me vanter là-dessus; tout de même je ne sais pas si l'attitude de mon honorable collègue témoigne ou non de son esprit chrétien.

Maintenant, je veux dire un mot de l'exclusion des ouvriers de métiers et des manœuvres appartenant à une catégorie qui devrait être bienvenue en notre pays dans les circonstances actuelles. On nous a indiqué notre besoin de population; on nous a dit que nous avons au Canada d'immenses ressources qui ne sont pas encore développées, mais que nous n'y pouvons rien, par-

ce que les bras nous manquent pour développer ces ressources.

D'aucuns prévoient que l'emploi de la main-d'œuvre constituera un problème fort difficile à solutionner, quand il s'agira de faire rentrer dans la vie civile les centaines de mille soldats de retour du front.

Le Gouvernement a adopté une sage mesure, bien que peut-être pas aussi libérale qu'elle aurait pu l'être, pour subvenir aux besoins de ces soldats, au moins durant un certain temps après leur retour. Je n'ai pas le moindre doute, pour ma part, que, sous peu, la main-d'œuvre et les artisans seront en grande demande au Canada. Un pays possédant nos ressources ne saurait manquer de fournir de l'emploi à chacun, et je désire avertir le Gouvernement que plusieurs des mesures projetées, qui auront pour effet de limiter une immigration désirable, ne sont pas dans l'intérêt général. Des unions ouvrières ont prétendu qu'il fallait adopter ces mesures. D'autre part, le ministre a insisté sur la nécessité de recruter des cultivateurs pour développer nos ressources agricoles, et là-dessus je partage entièrement son avis. Mais, comment satisfaire aux besoins du pays sous ce rapport, si l'on refuse d'y laisser venir les immigrants désirables. En fixant les heures de travail et en réglementant les salaires, les unions ouvrières ont rendu les emplois des villes plus rémunérateurs que ceux de la campagne, et c'est là que la main-d'œuvre ira plutôt que de se livrer à l'agriculture. Voilà précisément ce qui se produit à l'heure présente et s'est produit depuis nombre d'années, et nous y trouvons la raison principale pour laquelle, en dépit de la richesse de nos ressources naturelles, le coût de la vie restera forcément très élevé en notre pays. Les unions ouvrières, en ce qui touche aux heures de travail, ont, selon moi, une politique à courte vue. Je puis paraître osé en faisant une semblable déclaration, mais j'exprime une conviction sincère, et je ne crois pas qu'elles atteindront le but qu'elles se proposent en procédant de la sorte.

L'agriculture est tellement négligée au Canada qu'il nous faut déplorer que rien ne se fasse pour mettre fin au gaspillage et à la dépradation de nos ressources naturelles que cause la mauvaise culture. Nous voyons les résultats de cette mauvaise culture à travers tout le pays, et chaque année les choses vont de mal en pis. A moins que les conditions ouvrières ne changent considérablement, je n'entrevois pas la moindre chance d'amélioration. On a créé dans les cités et les villes du ressentiment contre la population rurale, et cet état d'esprit existe ici même, à Ottawa. Certains citoyens organisent des réunions et y adoptent des résolutions à l'effet, prétendent-elles, de réduire le coût de la vie en suscitant au commerce légitime des agriculteurs une concurrence conduisant à l'abaissement des prix. Ces personnes ne songent pas que, si leur projet réussit, l'agriculture en souffrira dangereusement. Ces remarques s'éloignent peut-être un peu du sujet, mais ce que j'entends dire et ce sur quoi je désire insister, c'est que le Gouvernement doit se garder d'exclure de notre pays des immigrants désirables et laborieux, même s'ils nous arrivent sans le sou.

L'honorable député (M. Jacobs) a reproché au ministre des erreurs qui auraient été commises dans le passé, mais sans dire qu'elles étaient ces erreurs, et en se contentant d'affirmations générales. Par contre, il a fait l'éloge de sir Clifford Sifton, et vanté ce que le parti libéral a fait pour peupler les plaines de l'Ouest. Le ministre de l'Immigration (M. Calder) a habité l'Ouest canadien toute sa vie et, avec son esprit d'observation, je ne doute pas qu'il ait étudié ce problème de l'immigration avec une attention suivie.

Il y a de cela peu d'années que le Parlement du Canada cherchait à savoir quels étaient ceux qui, au moyen de primes, faisaient immigrer au Canada des centaines de mille étrangers provenant des pays de l'Europe centrale avec lesquels nous sommes depuis entrés en guerre. On soutenait que cette immigration se pratiquait par l'entremise d'une certaine corporation, mais il n'y avait aucun moyen de découvrir qui constituaient la notoire North Atlantic Trading Company. Cette compagnie installa ces immigrants sur de vastes terrains de l'Ouest. Au lieu de s'assimiler, ceux-ci contribuèrent à éloigner les colons d'origine britannique auxquels ce voisinage ne plaisait guère. La conséquence fut que les frontières des établissements étrangers s'en trouvèrent plus étendues. Mais, c'est de l'histoire ancienne, et je n'y serais pas revenu si l'honorable député (M. Jacobs) n'en avait pas parlé. Je ne crois pas que ce fut une sage politique que de permettre à des milliers d'immigrants d'origine étrangère de se rassembler en établissements dans l'Ouest canadien, et d'y préserver le langage et les coutumes de leur pays d'origine. Si nous voulons que le Canada devienne un grand pays au sein de l'empire, il nous faut éprouver des sentiments et agir comme un des éléments de l'empire britannique, et les gens qui viennent s'établir en notre pays

devraient être soumis aux lois et aux institutions britanniques.

Mais ce n'est pas ce qui se fait actuellement dans plusieurs endroits de l'Ouest canadien.

Est-il concevable que des députés de l'autre côté (la gauche) demandent déjà, la paix non encore signée, que nous n'interdisions pas l'entrée à ces sujets des pays ennemis, dont la plupart sont maintenant internés au Canada?

M. JACOBS: Ceux qui sont internés sont déjà au pays.

M. SUTHERLAND: Mais ils en sortiront aussitôt que nous le pourrons. J'espère que ce sera pour le reste de leur vie. Nous avons eu à affronter ce péril. Nous n'avons pas obtenu grand sympathie des honorables députés de l'opposition dans la solution de ces problèmes, au cours de ces dernières années. Mais nos soldats d'outremer seront tôt revenus: ils verront à ce que ne se répète jamais en ce pays l'état de choses qui s'est produit en ce Parlement durant les dernières années.

(Rapport est fait sur le projet de loi.)

COMITE PERMANENT DES CHEMINS DE FER.

M. ARMSTRONG (Lambton-Est): Avec le consentement de la Chambre, je voudrais retirer la motion que j'ai faite cet après-midi, à l'effet de permettre au comité permanent des chemins de fer, canaux et télégraphes de siéger pendant les séances de la Chambre.

(La motion est retirée.)

M. ARMSTRONG (Lambton-Est): Je désire proposer:

Que le comité permanent des chemins de fer, canaux et télégraphes ait la permission de siéger durant la séance de cette Chambre, ce soir.

Plusieurs délégations venues des provinces de l'Ouest veulent être entendues par le comité. Comme il faudrait autrement attendre quelques jours, pour cela, je crois que la Chambre consentira à ce que le comité siège ce soir pour la commodité de ces personnes.

(Cette motion est adoptée.)

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

Reprise de la séance.

SUITE DE LA DISCUSSION DES SUBSIDES.

Milice et Défense.—Allocations de la milice active, $50,000.

Major général MEWBURN (ministre de la Milice et de la Défense): En préparant ces prévisions, il fut très difficile de déterminer la juste limite de transition de la base de guerre à la base de paix. Ces prévisions principales sont préparées suivant les données de l'an dernier, époque où nous n'attendions pas l'armistice. Il faudra donc inclure dans les budgets supplémentaires certains montants additionnels à ceux-ci. La question de ce qui adviendra de la milice active fera l'objet d'une étude sérieuse, probablement, à une session ultérieure. Les budgets supplémentaires augmenteront certaines subventions, à un article ou deux que j'expliquerai dans la suite. Les prévisions actuellement soumises au comité offrent une dimunition de 26,130 dollars sur l'année précédente, les dépenses ayant été restreintes au minimum. Quelques montants, auparavant imputés au budget de guerre, devront maintenant provenir des prévisions par le vote. On propose le recrutement d'un corps permanent de cinq mille hommes, suivant la limite fixée par la loi de la milice. On considère essentiel que cette force atteigne, au moins, le chiffre cité plus haut.

M. McKENZIE: Que comprennent ces cinquante mille dollars?

Major général MEWBURN: Les allocations d'ordre général à toutes les unités militaires du pays. On eut besoin de ce montant, durant la guerre, pour conserver aux unités de la milice active un semblant d'organisation. Il fut distribué aux diverses unités en Canada, pour servir à l'entretien des armes et aux matières relevant des régiments de la milice active, y compris toutes les divisions du service. Le subside d'avant-guerre à ce sujet dépassait les cent mille. Il fut diminué à 70,000 dollars en 1917, et à 50,000 l'an dernier. Je ne crois pas que l'on puisse s'en tirer avec un plus petit montant. Aux budgets supplémentaires, il faudra insérer un subside nouveau, si l'on considère nécessaire d'entraîner la milice, en tout ou en partie, cette année. Que ce soit sage ou non, je ne suis pas prêt à le dire. Mais nous aurons à y pourvoir.

M. POWER: A qui verse-t-on habituellement cet argent?

Major général MEWBURN: Aux officiers commandant les unités militaires, c'est-à-dire au crédit des unités, pour servir au traitement des officiers, à l'entretien des armes, à l'instruction militaire, aux timbres-poste et le reste.

M. POWER: Et les soldes?

Major général MEWBURN: Aucune. Il n'y a pas de solde. Les régiments de milice n'ont pas retiré un sou de solde pour ainsi dire depuis quatre ans.

M. POWER: Quelle est la solde de commandement?

Major général MEWBURN: Elle est évaluée au taux de 60 sous par homme dont l'instruction est réellement faite. Beaucoup de régiments de milice au Canada ont conservé leur organisation et ont réellement fait l'instruction de leurs soldats. Dans un certain district militaire, il y a plus de quatre régiments d'infanterie qui ont conservé leur effectif, composé d'hommes ayant dépassé la limite d'âge ou qui étaient au service actif. Ces régiments ont fait l'instruction des troupes au printemps et à l'automne et n'ont pas retiré un sou comme solde. On les gardait comme noyau de l'organisation militaire. Il y en a beaucoup qui ont dépensé énormément à même leurs fonds régimentaires. Un d'entre eux, le 48e Highlanders de Toronto, a dépensé plus de $23,000 en rapport avec le recrutement des troupes pour le service d'outremer, et cette organisation est magnifique aujourd'hui. Il en est de même du 5e Royal Scots, du Victoria Rifles des 65e, 8e et 9e de Québec, du 90e et des grenadiers de Winnipeg et d'un autre à Vancouver.

M. COPP: Quel avantage la nation y trouve-t-elle?

Major général MEWBURN: Toutes sortes d'avantages, et je ne pense pas que le Canada veuille voir disparaître complètement sa milice.

M. COPP: Mais quel avantage a-t-on de garder les régiments?

Major général MEWBURN: Je crois qu'il est absolument essentiel de maintenir les régiments de milice. Il ne m'appartient pas de dire si leurs services seront requis ou non à l'avenir. Si l'on veut les supprimer, c'est au Parlement de le décider, mais je ne peux pas m'imaginer qu'ils n'ont pas rendu des services dans le passé et qu'ils ne pourront pas en rendre à l'avenir.

M. COPP: Le ministre ne me comprend pas. Qu'est-ce que font ces régiments?

Major général MEWBURN: Pendant la guerre, ils ont été bien souvent le facteur essentiel dans le recrutement des troupes du corps expéditionnaire, et je crois que les régiments de milice, s'ils sont maintenus à l'effectif de paix, sont très utiles même pour assister l'autorité civile.

[Major général Mewburn.[

M. POWER: Formulera-t-on une politique définitive au sujet de l'état futur de la milice du Canada?

Major général MEWBURN: On n'en a pas encore formulé, mais la question a été amplement étudiée. Il serait prématuré de ma part de dire ce que l'on fera. J'ai cru que jusqu'à ce que le corps expéditionnaire soit démobilisé, il serait imprudent d'annoncer une politique définitive. Nous avons organisé et envoyé outre-mer un nombre considérable de régiments. Comme infanterie, nous avons recruté au Canada quelque chose comme 258 bataillons. Je ne critiquerai pas la façon dont cela a été fait, mais beaucoup de ces régiments ont été licenciés. Il y a plusieurs régiments qui après avoir été au front reviennent maintenant et sont pour ainsi dire licenciés, et tout ce que nous avons maintenant dans la loi est ce que l'on appelle, d'après la loi de la milice, qui permet l'établissement d'une milice permanente et non permanente, comme l'armée permanente. Certaines personnes, formant le noyau d'un comité, ont étudié très attentivement la question, l'on propose d'ajouter à ce comité un ou des officiers s'étant distingués au front pour y représenter le corps permanent, c'est-à-dire ceux qui n'appartenaient ni au corps permanent, ni au corps non permanent et qui se sont distingués au front. On propose de faire visiter par le comité les onze districts militaires au Canada, pour avoir l'opinion des différents officiers qui ont servi dans la guerre, et aussi pour consulter les personnes qui, dans certaines localités, ont soutenu la milice dans le passé. Il est probable qu'à une session future, la Chambre sera saisie d'un projet de reconstitution des forces de la milice, car il y a beaucoup de gens qui sont d'avis que ces régiments devraient être maintenus. Le 16e bataillon avait été originairement recruté en Colombie-Anglaise et appartient maintenant au Manitoba. Il y en a d'autres. Le 15e, qui est évidemment né du 48e Highlanders de Toronto, le 13e et le 5e Royal Ecossais. On demande avec insistance que ces régiments soient maintenus, et je crois qu'on a raison, car ils ont ajouté une belle page à l'histoire du Canada, et je voudrais que l'on fît quelque chose pour perpétuer leur existence. Je n'ai pas l'intention de dire jusqu'à quel point la nation désire maintenir une organisation militaire. Il est prématuré à l'heure actuelle de déterminer une politique, jusqu'à ce que nous sachions quelles seront nos responsabilités; mais d'ici là il serait bon et sage de maintenir les régiments qui existent.

L'hon. M. LEMIEUX: Je ne suis certainement pas militariste, mais j'approuve certaines remarques faites par le ministre de la Milice (le major général Mewburn).

Le succès du recrutement dans l'Ontario tient sans doute dans une large mesure à la belle organisation militaire qui a été à l'œuvre dans cette province pendant tant d'années. Lorsque j'étais ministre des Postes, j'ai souvenance d'avoir fait deux visites au camp de Niagara au cours de l'été et j'ai été frappé du magnifique déploiement de force militaire sur le terrain. C'était à l'occasion de l'établissement du corps des postiers militaires pour les divers régiments. Je rencontrai alors mon honorable ami d'York-Ouest (M. Wallace). Je suis d'assez près ces exercices dans notre province, depuis au moins vingt-cinq ans. Le temps consacré aux exercices annuels en camp était certainement trop court et étant donné les autres fonctions que le milicien avait à remplir, il n'était pas facile de faire de ces jeunes gens de véritables soldats. Les frais personnels que doivent s'imposer les officiers, qui désirent maintenir leurs bataillons sont parfois au delà de leurs modestes ressources, et si l'on tient à avoir dans l'avenir une organisation de milice active qui ait toute sa valeur à l'heure critique, le Gouvernement devrait reviser les modes d'organisation de la milice dans les divers districts militaires.

Je le répète, je ne suis pas partisan du militarisme; mais surtout après avoir été témoins du rôle admirable joué par le Canada durant cette guerre, je crois que nous devons être fiers de notre milice et qu'il importe de maintenir, dans les limites voulues, l'organisation de la milice sur un bon pied. Pour perpétuer cette organisation, il faut commencer par le commencement.

Somme toute, c'est un sport bien viril. Quand je me reporte à ma vie de collège, j'observe que les étudiants qui ont le mieux réussi dans leur carrière sont précisément ceux qui s'étaient enrôlés dans le corps des cadets. Ainsi, dimanche dernier, je lisais quelques statistiques dans un quotidien de Montréal. Le ministre le sait, le meilleur corps de cadets à Montréal est peut-être celui du collège du Mont-Saint-Louis. Grâce à l'organisation maintenue depuis nombre d'années et qui a été un objet d'orgueil pour les citoyens de Montréal, il est arrivé que durant la guerre, 325 jeunes gens étant sortis de cette institution se sont rangés sous les drapeaux. A mon avis, c'est le résultat de leur formation dans le corps des cadets de cette institution. Autant que possible, dans nos collèges, dans nos académies et les écoles supérieures par tout le pays, il faudrait, sans propager l'esprit du militarisme, organiser des corps de cadets dont les jeunes gens s'enorgueilliraient et qui leur fourniraient l'occasion de prendre part à un sport viril.

J'admire beaucoup le système en vogue en Suisse. Dans ce pays tous les hommes sont rompus au maniement du fusil, et nous en avons eu la preuve durant la guerre. Encore que la Suisse n'ait pas pris part à la guerre, dès la fin de juillet 1914, toute la population mâle d'âge militaire était sous les armes pour garder la frontière de la Suisse. En Suisse, au début même de l'âge viril, chacun est obligé de pratiquer tous les exercices militaires. Cependant c'est un pays démocratique, probablement le plus démocratique de l'Europe, et toute l'organisation militaire s'exécute à peu de frais.

Je n'entends pas qu'on se livre à des dépenses exagérées dans ce que je propose ce soir; je crois qu'avec un minimum de frais, il est possible de donner à nos jeunes gens l'entraînement voulue pour la défense du pays. A mon avis, il faut que l'organisation de la milice soit maintenue sur un bon pied, puisque c'est une école d'ou doivent découler les meilleurs résultats pour nos jeunes gens.

Je le répète, c'est un sport viril, et quelques-uns de nos citoyens d'élite ont fait partie de cette organisation.

M. EDWARDS: Il est agréable de constater que parfois, monsieur l'Orateur, il m'est possible de souscrire à l'avis exprimé par mon honorable ami (M. Lemieux) et de jeter un pont sur le golfe qui sépare la gauche de la droite. J'abonde volontiers dans le sens des observations formulées par l'honorable député au sujet du corps des cadets et nous aurons, je suppose, toute facilité de faire une discussion plus approfondie de la question, quand le prochain article viendra en discussion. Mais je tiens à dire un mot au sujet de la milice active. J'ignore s'il y aura des périodes d'exercices cette année; je crois savoir qu'il n'y en aura point.

Major général MEWBURN: Ce crédit n'est pas affecté à ces exercices.

M. EDWARDS: Il est bien vrai que, lorsqu'il s'est agi de recrutement pour le front de guerre, les anciens miliciens, ces hommes qui prenaient part aux exercices

annuels, ont rendu de précieux services. Nombre de miliciens se sont enrôlés et sont partis pour outre-mer où ils ont noblement fait leur devoir. Quelques-uns de ces miliciens, toutefois, qui avaient servi dans la milice pendant nombre d'années n'ont pas fait preuve de zèle pour s'enrôler pour le service d'outre-mer. J'en connais dans mon comté qui se pavanaient avec tout le galon doré et les boutons de cuivre dont ils pouvaient se décorer et qui pendant nombre d'années avaient fait leurs périodes annuelles de quatorze jours, pour y recevoir tous les saluts de leurs subordonnés, se glorifiant de leur rang dans la milice et qui ne sont pas allés se battre outre-mer et ne voulaient pas y aller.

Ce serait une grave erreur, dans une réorganisation de la milice, de rendre leur ancien grade à ces messieurs; le pays en général s'en montrerait très mécontent. L'honorable député qui vient de prendre la parole a déclaré que quatorze jours d'exercise annuel lui paraissaient trop peu. D'après moi, si vous faisiez diriger ces exercices annuels par des hommes qui ont acquis de l'expérience outre-mer, vous obtiendriez plus de bénéfices durant ces quatorze jours d'exercice que vous pourriez en acquérir pendant quatre ans avec l'ancien système. Je me débarrasserais de tous ces hommes qui ont paradé comme officiers de milice, mais qui ne se sont pas trouvés à la hauteur des difficultés quand le temps de l'épreuve est arrivé. Les hommes qui peuvent entreprendre le travail d'instruction militaire sont ceux qui sont partis outremer et ont fait leur part et non ceux qui se sont contentés de rester à la maison et qui sans aucun doute sortiront encore leur uniforme de l'armoire poussiéreuse et paraderont tout aussi glorieusement qu'ils l'ont fait pendant trente-cinq ou quarante ans avant la déclaration de la guerre.

M. McMASTER: J'ai peu d'expérience des choses militaires, monsieur le président, mais je tiens à donner tout mon appui à l'attitude prise par le ministre de la Milice qui est celle-ci, si je m'en rends bien compte: Il n'entend pas se lancer dans un vaste projet de réorganisation générale de la milice jusqu'à ce que la situation actuelle soit éclaircie. Les grands hommes d'Etat du monde ont travaillé pendant des mois à Paris pour se rendre compte si l'on pouvait débarrasser les nations civilisées de ce fléau du militarisme et du succès ou de l'insuccès de leurs efforts dépendra largement la possibilité pour ce pays et pour d'autres de continuer à maintenir le fardeau des établissements militaires ou d'instaurer un règne de paix et d'harmonie dans le monde entier. J'espère en l'avenir parce que la situation actuelle est trop terrible. Nous ne nous en sommes peut-être pas rendu compte de ce côté de l'Atlantique autant que les peuples d'outre-mer, mais je crains que le poids écrasant des établissements militaires sera considéré comme trop lourd, avec le terrible fardeau de la dette nationale que la guerre a accumulé, pour être supporté par un monde qui s'est appauvri par quatre ans, que dis-je, presque cinq ans, du plus affreux conflit. Je crois que nous sommes heureux d'avoir à la tête du département de la Milice un chef qui, tout en étant général dans l'armée canadienne, a une tournure d'esprit essentiellement civile, et qui n'est pas désireux de voir s'établir dans le pays de grands établissements militaires. Me permettra-t-on de demander à la Chambre d'approuver et d'appuyer l'idée qu'il a émise? Nous ne devrions pas permettre, suivant moi que notre organisation de la milice tombe en ruine, je suis bien d'accord avec lui sur ce point; mais je voudrais réduire les dépenses d'entretien de la milice au plus petit montant possible et conforme au maintien d'une organisation des cadres. Le poids de la dette qui pèse sur le pays ne nous permet pas pour des raisons d'affaires, d'agir autrement. Mais il y a quelque chose de plus important que les raisons d'affaires—l'humanité réclame d'être débarrassée du militarisme et autant que nous pouvons le faire conformément à la sécurité nationale, nous devrions nous conformer à cette demande qui est faite par la race humaine tout entière.

Major général MEWBURN: Je suis charmé d'entendre les paroles de l'honorable député. On m'a demandé avec insistance d'exposer une politique immédiate relativement à notre organisation de la milice. Nous nous sommes tenus très régulièrement en rapport avec Paris et nous avons essayé d'obtenir des renseignements sur les organisations militaires du monde pour l'avenir. Nous obtenons aussi des renseignements de la commission qui siège aujourd'hui au War-Office et qui s'occupe des conditions d'après guerre et de la réorganisation de l'armée anglaise; un de nos officiers les plus distingués en fait partie, le général McBrien, qui a été une figure remarquable pendant toute la durée de la guerre. Il nous a fait parvenir beaucoup de renseignements importants. Nous nous sommes tenus également au courant de la réorganisation aux Etats-Unis. Ils ont commencé avec l'idée de maintenir une ar-

mée permanente de 500,000 hommes, mais je crois qu'ils ont modifié leurs vues.

J'ai cru, comme je l'ai déjà dit, que ce serait une folie de notre part de lancer le Canada dans un vaste projet militaire au moment actuel et nous avons conclu que ce comité en perspective pourrait étudier la question avec soin, obtenir l'opinion de différentes régions du Canada et à la prochaine session, nous pourrions étudier plus complètement toute la question.

Je ne suis pas de l'avis de mon honorable ami (M. Edwards) au sujet des membres de la milice qui n'auraient pas fait, dit-il, leur devoir. Il n'est pas douteux qu'il y ait eu des hommes comme ceux-là dans les différents bataillons de la milice du Canada, mais je crois pouvoir dire que chaque officier, sous-officier et soldat d'âge militaire, et qui était propre au service, dans la plupart des bataillons de la milice qui existaient en 1914, ont servi au front ou y sont maintenant. Je parle particulièrement des bataillons de villes. L'effectif d'un bataillon de ville était d'environ 445.

Pas un seul officier, sous-officier ou soldat n'a retiré un sou de solde du Gouvernement. La solde qu'il avait l'habitude de recevoir chaque année pour s'entraîner dans les camps fut versée aux fonds des divers régiments et ils ont payé de leurs deniers les uniformes supplémentaires et l'équipement nécessaire pour tenir leurs cadres au complet. La majorité des soldats de ces régiments de villes, si j'ai bonne mémoire, ont servi au front. Les officiers ont suivi de nombreux cours d'instruction militaire et d'état-major; ils ont payé leurs dépenses et sacrifié leurs vacances pour s'entraîner. Les deniers publics consacrés au maintien de ces régiments de ville sont rentrés en réalité dans la caisse de l'Etat pour le bénéfice du pays. Ces corps ont maintenu leurs musiques et les autres associations à leur frais. Je ne désire nullement tirer vanité du fait, mais mon propre bataillon dans la ville de Hamilton a expédié outre-mer 124 officiers et 3,800 soldats. Vingt environ de ces officiers sont tombés au champ d'honneur. La ville d'Hamilton a envoyé 12,000 soldats en Europe. Pendant toute la durée du séjour de ces soldats en Europe, les cadres ont été maintenus ici, de sorte qu'au retour des soldats au pays, ils ont un endroit où ils peuvent attendre les événements.

Ces bataillons ont joué un rôle honorable; il est donc désirable que le noyau de ces corps militaires soit maintenu. Il serait prématuré de notre part, toutefois, de nous lancer dans de grands projets militaires à l'heure qu'il est; c'est une question qui mérite d'être étudiée avec le plus grand soin.

M. POWER: On a pour ainsi dire fait assaut d'amabilité ce soir. En premier lieu, l'honorable député de Maisonneuve (M. Lemieux) a félicité le ministre de la Milice; l'honorable député de Brome (M. McMaster) a suivi l'exemple et à cette heure, je prends la parole pour approuver les observations faites par l'honorable député de Frontenac (M. Edwards). Avec mon honorable ami de Frontenac, j'admets qu'au cours des trois ou quatre dernières années, nous avons vu se promener au pays un bon nombre d'officiers de la milice qui auraient dû être sur la ligne de feu. Pendant plusieurs années, ils se sont pavanés en uniforme et, à mon avis, on ne devrait pas les maintenir dans les hauts grades qu'ils occupent dans les rangs de la milice canadienne. Si l'on décide de réorganiser notre milice, le ministre devrait voir à ce que le commandement des bataillons soit remis aux mains d'officiers qui sont allés sur la ligne de feu. De plus, je prétends que si un officier n'a pu aller outre-mer à cause de son état de santé, on devrait le mettre à sa retraite, car je ne vois pas de quelle utilité il peut bien être dans les rangs de la milice s'il n'était pas apte à faire du service actif en France.

Major général MEWBURN: Sous le régime de la présente réorganisation, le chef d'un bataillon de milice qui a fait du service actif outre-mer prendra le commandement du régiment et il recommandera les officiers qu'il désire se voir adjoindre. Cette précaution est de nature à éliminer tous les officiers qui ne sont pas allés outre-mer.

M. POWER: Dans le cas des officiers de milice qui sont allés outre-mer, quels grades ont-ils à leur retour au pays et du moment quils ont été démobilisés?

Major général MEWBURN: Voilà l'un des articles du programme élaboré qui n'a pas été réglé d'une façon définitive. Voici ce que nous avons fait jusqu'à ce jour: Dans nombre de cas, des officiers, qui avaient le grade de lieutenant dans un régiment de milice, sont allés au front et se sont élevés jusqu'au grade de lieutenant-colonel. A mesure que ces officiers sont rapatriés, leurs noms sont retranchés des cadres de l'armée; ils sont placés sur la liste de la réserve des officiers de la force expéditionnaire canadienne avec le grade qu'ils ont gagné outre-mer. Il va sans dire que les noms de ces officiers peuvent être encore inscrits sur les listes d'appel des anciens bataillons de milice, car nous n'avons pas encore adopté de politique

définitive à ce sujet et nous ne sommes pas en mesure de licencier ces régiments de milice.

M. EDWARDS: Quel serait le grade, disons, d'un major qui aurait consenti à abandonner ses galons pour aller au front, mais qui n'aurait pas réussi à regagner son grade primitif?

Major général MEWBURN: On lui rendrait le grade qu'il avait primitivement.

M. MOWAT: Quel est l'objet de l'enquête qui sera instituée par la commision de sir William Otter?

Major général MEWBURN: Le Gouvernement a prié sir William Otter d'organiser une commision ou un comité pour étudier les questions que j'ai mentionnées tout à l'heure.

Jusqu'à ce jour, il s'est occupé exclusivement à recueillir d'énormes quantités de renseignements ayant trait aux quartiers généraux de la milice ici et à compiler un tas d'informations. Dans l'intervalle, il attend le retour au Canada de certains officiers qui sont encore en Europe. La commission instituera une enquête et fera rapport au sujet de la future réorganisation de la milice. Nombre de citoyens canadiens—et j'admets franchement que je suis moi-même en faveur du projet, bien que je ne sois pas certain de vivre assez longtemps pour le voir se réaliser—sont favorables à l'établissement du service militaire obligatoire au pays.

Mon honorable ami de Maisonneuve (M. Lemieux) a parlé du régime qui est en vigueur en Suisse, l'un des meilleurs systèmes au monde, c'est évident, le système qui coûte le moins cher et qui donne les résultats les plus satisfaisants, sauf la conscription. Pour moi, je suis d'avis que la jeunesse canadienne devrait être amenée de quelque façon à un certain entraînement militaire; cela serait préférable et pour nos jeunes gens et pour le pays. Cependant, je ne puis dire jusqu'à quel point le pays serait disposé à donner suite à un pareil projet.

Mais le comité sera en mesure de dégager une opinion émanant d'autres pays sur ce qu'il conviendrait de faire.

M. MOWAT: Je suis en faveur de l'instruction militaire universelle. Cette commission du général Otter ne s'informera apparemment que du meilleur mode de fusionnement ou de coordination des diverses unités d'outre-mer et du pays sur le pied de l'ancienne solde. D'après moi, ce n'est pas le système le plus avantageux pour le

Canada. Les soldats canadiens devraient servir sans rétribution; c'est à cette rémunération de leurs services que sont dus beaucoup des ennuis que nous avons eus par le passé, et c'est de là que venait la difficulté que nous avions à nous procurer les hommes qu'il nous aurait fallu dans la milice. Je n'aimerais pas à laisser passer cet article sans avoir du ministre l'assurance que cette affaire sera débattue à fond lors d'un examen de ses autres crédits. L'opinion qu'a exprimée l'honorable député (M. Lemieux) m'a causé un vif plaisir, et je suis sûr que le vaillant député de Québec-Est (M. Power) prendra part à cette discussion pour le plus grand avantage du comité et du pays. Le mal est que, depuis une couple d'années, il s'est produit une divergence d'opinions entre la province de Québec et celle d'Ontario sur cette affaire de conscription.

Pour ce qui est de l'instruction militaire des hommes de dix-huit à vingt-cinq ans, qui sont au nombre d'environ trois cent trente-six mille au Canada, elle serait très avantageuse à leur bien-être physique et moral, s'ils voulaient s'y mettre volontairement, c'est-à-dire ne toucher que tout juste l'argent nécessaire à leurs menus plaisirs. A ce propos—et je reviendrai là-dessus plus tard—il me semble assez naturel que ce soient ceux de la province de Québec qui, parmi la gauche, expriment une opinion favorable à cette proposition, puisque cette province a été la première à donner au Canada l'idée du service universel. Dès 1808, la province édictait la première loi de milice, qui faisait membre de la milice tout homme en état de porter les armes dans le Bas-Canada. Aujourd'hui, seuls sont miliciens ceux qui sont pleins d'un ardent esprit militaire et qui, pour un jour de congé ou pour l'argent que cela leur procure, suivent les exercices annuels. Tel n'était pas cependant le cas des hommes d'autrefois: ils entraient dans la milice parce qu'ils considéraient la chose comme un devoir autant que comme un plaisir, et je suis persuadé que l'esprit qui les animait en édictant cette loi subsiste encore dans la province de Québec. Aussi, je suis sûr que, lorsque nous discuterons cette affaire, nous trouverons dans cette province beaucoup de partisans.

En parcourant la liste des miliciens, nous y trouvons presque des centaines de pages consacrées à la simple nomenclature de membres de corps de cadets établis dans les écoles et dans les séminaires de cette même province, en proportion beaucoup plus grande que dans toute autre province.

Il suit de là que cette idée y est en vogue depuis quelques années. Ces faits portent à croire que nous pouvons débarrasser la milice du présent mode de rémunération, mode qui lui a fait tort et qui, avant 1914, coûtait déjà au pays 10 millions. Nous pouvons éviter en grande partie cette énorme dépense et obtenir comme en Australie, à la Nouvelle-Zélande, dans l'Afrique du Sud et aux Etats-Unis maintenant, une armée de soldats citoyens beaucoup plus capables et loyaux et beaucoup mieux entraînés. Nous ne pouvons, sous ce rapport, être en arrière des Etats-Unis. Pour vivre amicalement à côté d'eux, il ne faut pas que nous soyons contraints de dire à l'univers que nous allons nous laisser devancer par eux et compter sur les autres pour nous défendre. Ce serait indigne du Canada. L'Etat de New-York a adopté un régime en vertu duquel l'instruction militaire est obligatoire pour tout garçon de moins de dix-neuf ans et ce dernier ne peut seulement pas obtenir un certificat de gradation scolaire. Pour trouver un emploi, il faut qu'il montre un certificat établissant qu'il a reçu l'instruction militaire. Cette loi a été votée dans l'Etat de New-York l'année dernière, après un long débat. L'idée qui a fait prendre cette décision à la législature de cet Etat existe, je le crois, au Canada pareillement. Une semblable loi est aujourd'hui devant le Congrès des Etats-Unis à Washington, avec de grandes chances d'être adoptée. Nous habituons ainsi notre jeunesse à reconnaître avec le temps la nécessité d'un force militaire. Nous ne pouvons nous en passer et le mieux est d'habituer chacun à croire que, non seulement il faut aller à l'école pour s'instruire dans les rudiments de la science, mais y apprendre que tôt ou tard il sera peut-être appelé à combattre pour son pays et pour ses foyers, espérant toutefois que cet appel ne lui sera jamais adressé. Il ne sera pas un militaire soldé, un mercenaire, mais un homme rempli de patriotisme, prêt à faire chaque année le sacrifice de quelques semaines et prendre les armes au besoin.

Services des cadets.—Traitements des instructeurs, frais de ceux qui se préparent à l'enseignement, aux écoles militaires, et dépenses casuelles, $75,000.

Major général MEWBURN: Je regrette que l'honorable député de Maisonneuve ne soit pas présent. J'approuve tout ce qu'il a dit du corps de cadets du Canada, qui a de magnifiques états de service. J'ai ici un mémoire que je n'ai pu compléter, mais pour l'information du comité je tiendrais à citer ces chiffres, qui sont beaucoup moins considérables que le véritable nombre, car nous n'avons pas encore tous les rapports. Les chiffres que je possède établissent le nombre de jeunes cadets, c'est-à-dire de membres du corps de cadets qui se sont enrôlés dans l'armée canadienne d'outremer. Il y en a plus de 40,000. Sur ce nombre, 2,319 ont été tués sur le champ de bataille, 11 ont obtenu la croix de Victoria, 857 ont reçu d'autres décorations, et 401 ont obtenu des commissions. Voilà des états de service qui font à ces soldats le plus grand honneur. Le crédit de $75,000 est le même que l'année dernière. Les dépenses relatives au service des cadets avant la guerre, c'est-à-dire pour l'année 1913-1914, ont été de $392,000. Pour ma part, je serais en faveur d'une augmentation de ce crédit, cette année, et j'en demanderai peut-être une dans le budget supplémentaire. Le crédit actuel suffit à peine à maintenir les organisations, et même à l'heure qu'il est, plusieurs des écoles dans les différentes parties du Canada tiennent à maintenir leur corps de cadets et à continuer de les dresser.

M. POWER: A quoi cet argent est-il destiné? Est-ce à payer les services des instructeurs?

Major général MEWBURN: A payer les instructeurs, à défrayer les dépenses des personnes qui se préparent à l'enseignement, aux écoles militaires, et à défrayer les dépenses casuelles. Il comprend la solde et les allocations, le transport de tous les organisateurs et inspecteurs, et aussi une allocation d'instruction d'un dollar pour chacun des cinquante premiers cadets, et de 50 cents pour chacun des cinquante cadets en sus de ce nombre, dans chaque corps. Ils fournissent eux-mêmes leurs uniformes.

M. POWER: Ce montant est-il le montant annuel?

Major général MEWBURN: Il est payé un certain montant pour des professeurs d'exercice physique.

M. POWER: Le prix des fusils et des autres armes est-il compris dans ce crédit?

Major général MEWBURN: Non.

Services, travaux et réparations des ingénieurs; défense d'Halifax, de Québec et d'Esquimalt, $430,000.

Major général MEWBURN: Ce crédit se rapporte au soin et à l'entretien des différentes salles d'exercices et au service du génie en général; il ne comprend pas les montants extraordinaires; ceux-ci relèvent du ministère des Travaux publics.

M. POWER: Ce crédit comprend-il les frais de construction des salles d'exercice?

Major général MEWBURN: Non. Ces frais relèvent du ministère des Travaux publics.

M. POWER: Cet item n'est-il pas considérable, pour des réparations et des travaux ordinaires?

Major général MEWBURN: Non. Il a été réduit. Avant la guerre les dépenses s'élevaient à plus d'un million de dollars.

M. POWER: Qu'a-t-on fait à la citadelle de Québec?

Major général MEWBURN: Il y a un crédit de $20,000 à voter de nouveau pour ce qu'on y fait. La somme votée n'a pas été entièrement dépensée.

M. POWER: De quoi s'agit-il?

Major général MEWBURN: De réparations aux murs de la citadelle.

Allocations aux associations et aux fanfares, aux associations d'artillerie et de tir, aux fanfares et aux institutions militaires, $25,000.

M. PEDLOW: Ce crédit comprend-il les allocations aux associations de tir?

Major général MEWBURN: Oui.

M. PEDLOW: J'ignorais qu'on eût accordé aucune allocation depuis quatre ans, mais je vois que le même montant figurait au budget de l'année dernière.

Major général MEWBURN: Sur le crédit de l'année dernière il n'a été dépensé que $5,000, mais nous nous attendons à dépenser le reste cette année. Nous avons déjà reçu des demandes de plusieurs associations de tir désireuses de se reconstituer et de rivaliser avec d'autres associations fédérales et provinciales. Les concours de tir se continuent même à Bisley en Angleterre; les autorités d'outre-mer tiennent que nous y envoyions une équipe, et l'on nous suggère que certains de nos soldats qui sont allés outre-mer devraient en former une. Un certain nombre d'associations de civils tiendraient à se réorganiser.

M. PEDLOW: Convient-il à des associations de tir d'envoyer des demandes d'allocations comme avant la guerre, pour se procurer des fusils et d'autres articles d'équipement?

Major général MEWBURN: Absolument, et nous serions très heureux de pouvoir faire en sorte que cette coutume fût maintenue.

M. PEDLOW: Cette année?

[Major général Mewburn.]

Major général MEWBURN: Oui, et j'espère que nous nous occuperons de ce point. Je serais très heureux, pour ma part, d'accorder tout l'encouragement possible aux associations de tir.

M. PEDLOW: Y a-t-il maintenant des fusils disponibles lorsqu'on les demande?

Major général MEWBURN: Oui, il ne serait pas difficile de s'en procurer.

M. POWER: Quelles musiques militaires sont comprises dans ce crédit?

Major général MEWBURN: Les fanfares des régiments dans les différentes villes. Une somme d'au moins 180 piastres était donnée aux unités des villes pour des fanfares. Je puis dire sans crainte que presque tous les corps urbains du Canada gardaient leurs musiciens dans une branche du service et que plusieurs de ceux-ci se sont rendus au front. Un grand nombre de ces musiciens sont revenus et font de nouveau partie des fanfares des régiments. En réalité, ils ont été une aubaine pour les troupes qui s'en revenaient et plusieurs musiques vont accueillir les soldats à leur retour. Cette somme ne les entretient pas, car elles sont maintenues par les régiments eux-mêmes.

Etat-major-général et états-majors de district, $225,000.

M. COPP: Quels sont ces états-majors?

Major général MEWBURN: L'état-major général à Ottawa et les états-majors des districts militaires numéros 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 10, 11, 12 et 13. L'état-major comprend le commandant du district militaire, le chef d'état-major, le représentant du sous-adjudant et quartier-maître général, l'officier chargé de l'administration et le chef du bureau des renseignements du district.

M. COPP: Le crédit se rapporte-t-il à l'état-major général et aux états-majors des districts militaires où a lieu la démobilisation?

Major général MEWBURN: La plupart de ces officiers ne sont nommés que provisoirement et sont remplacés d'un jour à l'autre. Leur solde est comprise dans le crédit de guerre.

M. COPP: En temps voulu, je dirai quelque chose de ces états-majors des différents districts militaires, particulièrement dans la province du Nouveau-Brunswick. A l'heure qu'il est, il y a une espèce de garde à Saint-Jean (N.-B.).

Major général MEWBURN: Tous ceux-ci touchent les soldes et allocations de la force expéditionnaie canadienne.

M. POWER: Je désire faire observer de nouveau au ministre que, dans l'état-major général et les états-majors des districts militaires, il y a plusieurs individus qui n'ont pas servi outre-mer. Ces bons postes de l'état-major devraient incontestablement être confiés à ceux qui ont servi sur le théâtre de la guerre. L'an dernier, j'ai appelé l'attention du ministre sur cette question, et il m'a promis qu'à la première occasion il ferait en sorte que des hommes revenus d'Europe fussent nommés à ces postes importants dans les états-majors de district. Peu après, j'ai inscrit une question sur le Feuilleton, afin de savoir quels étaient ceux qui étaient employés dans l'état-major du district militaire n° 5. Il y avait vingt officiers, si je m'en souviens bien, dont quatre seulement avaient servi à la ligne de feu. Les soldes mensuelles s'élevaient à 4,000 piastres dont environ 800 piastres étaient payées à d'anciens combattants, et le général qui était à la tête de l'état-major retirait aussi sa solde de ces 4,000 piastres.

Il saute aux yeux que, dans ce district, les soldats réformés de la guerre n'obtenaient pas les postes auxquels ils avaient droit. Pendant les premiers jours de la présente session, j'ai inscrit au Feuilleton une autre question relative à l'état-major général; mais par suite d'un retard dont j'ignore la cause, je n'ai pas encore obtenu de réponse. D'après les renseignements que je me suis procurés ici et là, j'en suis venu à la conclusion que la plupart des états-majors de district sont dans la même situation que ceux de la province de Québec. Il y a une légère amélioration, me dit-on, depuis l'an dernier, mais elle n'a pas été aussi grande qu'elle aurait dû l'être. Je n'aime pas à ennuyer sans cesse le ministre à ce sujet, mais je crois vraiment que la population canadienne s'attend que de bons postes dans l'état-major seront confiés à d'anciens combattants.

Major général MEWBURN: Depuis que je suis ministre de la Milice, je n'ai fait aucune nomination à titre permanent dans ce ministère, et en ce qui me concerne, toutes les nominations iront à ceux qui ont servi outre-mer. Quant aux officiers qui ont été employés, et qui le sont encore, dans les états-majors de district pendant la démobilisation, je ne demande pas mieux que de retenir les officiers qui ont rendu de bons services pendant la guerre. Un grand nombre d'officiers ont été injustement injuriés parce qu'ils gardaient des postes publics ou militaires, bien qu'ils ne fussent pas en état de se rendre en Europe. Aux premiers jours de la guerre, une grave injustice a été commise envers quelques-uns de nos soldats canadiens. A l'ouverture des hostilités, quelques officiers et sous-officiers de l'armée permanente ont reçu l'ordre de ne pas se rendre outre-mer; on les a gardés ici à bon droit, et ils ont été très chagrins de ne pas pouvoir partir.

Ils étaient prêts à partir, et ce n'est pas la lâcheté qui les a retenus au pays. Sans officiers et sous-officiers en Canada nous n'aurions pas eu de troupes en France. Il était de toute nécessité qu'ils fissent le travail qu'il y avait à faire ici, et ils doivent en avoir tout le crédit.

Certains prétendent que puisqu'ils ne sont pas allés au front il ne reste plus qu'à céder leur place. Ce n'est pas juste. Je connais des centaines d'officiers qui sont désappointés de n'avoir pu traverser l'océan. Avant et immédiatement après la signature de l'armistice, beaucoup m'ont offert leur démission, afin que les officiers de retour de la guerre trouvassent un emploi sans attendre. C'est avec peine que nous avons pu persuader à nombre d'officiers à garder leur poste afin de collaborer avec nous au problème de la démobilisation.

Le retour des troupes nous impose une tâche considérable, accablante. Chaque mois, il nous arrive quarante à cinquante mille hommes et il faut nous occuper de chaque cas en particulier. Impossible de laisser les soldats retourner chez eux tout simplement. Non, mais il faut faire le compte de chacun, régler leur solde finale. On dirait une course à la banque. Le public saura apprécier, même s'il n'en dit rien, les loyaux et fidèles services rendus par ces officiers.

Pour ce qui regarde les nominations permanentes, le personnel des bureaux des divers districts militaires sera réduit au minimum, et même dans certains districts nous ne garderons pas plus de quatre ou cinq positions permanentes qui seront remplies, je l'espère, par des officiers retour du front. Les officiers qui reviennent de la guerre ne désirent pas retourner à la vie civile. J'ai décidé de voir, autant que possible, tous les officiers à leur retour à Ottawa pour les conseiller de reprendre une occupation civile, dans leur propre intérêt, parce que pour nombre d'entre eux les postes dans l'armée n'existeront plus dans deux ou trois ans. Il leur serait alors beaucoup plus difficile de se remettre à une occupation civile.

Toutes les positions importantes du ministère de la Milice devraient être attribuées aux vétérans. Mais pourquoi n'en serait-il

pas de même dans tous les autres départements, les Douanes, les Postes, les Chemins de fer et les autres? Puisque l'on suggère de destituer les fonctionnaires du département de la Milice qui ne sont pas allés au front, pourquoi ne tiendrait-on pas la même ligne de conduite dans les autres ministères? Nous avons une organisation de troupes de chemins de fer, d'ingénieurs canadiens, l'élite de l'univers, qui ont à leur actif des actions remarquables sur le théâtre des hostilités.

Aux Etats-Unis, les ingénieurs de l'armée prennent la direction des travaux publics. Pourquoi nos ingénieurs militaires n'assumeraient-ils pas le même emploi pour les travaux publics, les canaux, les routes nationales? Tous nous voulons occuper les soldats qui reviennent de la guerre. Alors, employons-les aux entreprises de l'Etat. Le pays économiserait de l'argent, aurait un meilleur service et l'ancien combattant aurait tout à y gagner.

L'hon. M. LEMIEUX: Le ministère a-t-il vendu le champ de tir de Rockliffe?

Major général MEWBURN: Non.

L'hon. M. LEMIEUX: A mon avis, nous avions là le plus beau champ de tir du Canada. Il y quelques années, le département a acheté une ferme du comté de Carleton pour l'établissement d'un nouveau champ de tir. Il m'est arrivé de le visiter il y a trois ou quatre ans en compagnie de mon honorable ami de Russell (M. Murphy). J'ai constaté qu'on a dépensé en cet endroit une forte somme d'argent. De quelle utilité est ce champ de tir maintenant pour le département? A-t-on l'intention de s'en servir à l'avenir?

Major général MEWBURN: Un député m'a posé une question l'an dernier au sujet du champ de tir de Connaught.

M. COPP: Il est prêt à entendre la réponse aujourd'hui.

Major général MEWBURN: Le terrain dont on a fait le champ de tir de Connaught a été acheté par le Gouvernement, à 5 milles de Britannia. C'est l'un des plus beaux champs de tir, j'allais dire de l'univers. Il est très vaste, et l'on y a fait des travaux considérables. Mais on n'a pu mettre la dernière main à l'entreprise, la guerre étant survenue. Toutefois, il en coûterait fort peu pour tout terminer. Le train passe à un mille de là.

Le champ de tir est un magnifique endroit, et si le tir est aussi populaire que dans le passé—l'association de tir du Canada provoque un vif intérêt dans tout le pays—le champ de Rockliffe sera achalandé. Cependant, le champ de tir de Connaught devrait être le meilleur endroit. L'emplacement est magnifique. On pourrait aussi l'utiliser pour champ de manœuvres. Mais la guerre a tout laissé en suspens.

L'hon. M. LEMIEUX: Je suggérerais, vu les dépenses que l'on a faites pour l'achat et la construction de ce champ de tir, de vendre celui de Rockliffe, dans l'intérêt du pays, à titre d'opération immobilière. Je me fais fort d'assurer à mon honorable ami que le champ de tir de Rockliffe vaut beaucoup d'argent. Cette propriété vous rapporterait beaucoup et vous pourriez ainsi vous rembourser de vos frais du champ de tir de Connaught.

Major général MEWBURN: Je suis bien d'accord avec mon honorable ami. C'était je crois, l'intention du Gouvernement de vendre le champ de tir de Rockliffe. Durant la guerre et jusqu'en 1917, le champ de Rockliffe servait d'école aux officiers avant leur départ pour l'Europe. Si l'on avait terminé le champ Connaught, je pense que l'autre aurait été mis en vente.

M. COPP: Le terrain qu'embrasse le champ de Connaught est-il en culture?

M. le PRESIDENT: Si l'honorable député veut nous permettre de voter le crédit que nous délibérons en ce moment, la présente discussion serait en parfaite conformité du règlement lorsque le prochain crédit, relatif aux champs de tir viendra en discussion.

M. COPP: C'est le ministre lui-même qui a soulevé la question.

M. NICKLE: J'ai dû assister à une réunion du comité des chemins de fer et, pour cette raison, je ne suis pas au courant de ce qui s'est fait depuis que le présent crédit est en délibération. Il est un ou deux points que je désire signaler à l'attention du ministre en ma qualité de représentant du quartier général d'un des districts militaires de l'Ontario. Je reconnais bien avec le ministre que nombre d'officiers composant l'état-major général et les états-majors de district n'auraient pas demandé mieux que de passer en Europe si on leur en avait donné la chance; mais ils durent rester au Canada pour parer aux nécessités de la mobilisation et de l'instruction des engagés volontaires, ainsi que de ceux qui plus tard furent recrutés sous le régime de la loi du service obligatoire; et, sans contredit, ils firent de la bonne besogne. Dans le cours

de la guerre nombre d'officiers faisant partie de l'état-major général et des états-majors de district, obtinrent, on le conçoit, un avancement rapide, et virent, en conséquence, leurs appointements grossir très sensiblement. Ils jouissent actuellement de la situation élevée incidente à la conduite de la guerre. Il me semble bien que, une fois le Canada de nouveau sur le pied de paix, le ministre et ses aides seront bien avisés de provoquer un remaniement du personnel, afin que le fonds du revenu consolidé ne soit pas indûment appelé à faire face à de lourdes dépenses pour le compte d'officiers d'un rang élevé mais dont les fonctions après tout n'exigent pas de hautes capacités et n'imposent pas une très grande responsabilité. Autrement dit, je demande que le ministre procède comme il l'a déjà fait pour la démobilisation, et, le plus promptement possible, débarrasse le service de tous officiers superflus de haut rang, à moins que ces messieurs ne se montrent disposés à se contenter d'une rémunération beaucoup moindre que celle à laquelle leur donne droit leur rang actuel. Je veux bien croire que notre population était consentante à rémunérer ces fonctionnaires dans la mesure des responsabilités qui leur étaient imposées au cours de la guerre; mais je ne me figure pas qu'elle soit d'avis, surtout lorsqu'elle sera appelée à supporter le fardeau de la dette imposée par le soutien de la guerre, de maintenir un personnel nombreux et de haut rang tant à l'état-major général qu'aux états-majors de district à des traitements qui,—a moins que la proposition que j'ai soumise au ministre ne soit mise en pratique,—ne seront pas en rapport avec les devoirs imposés.

Major général MEWBURN: J'ai expliqué cela en assez grand détail avant que l'honorable député (M. Nickle) fît son apparition.

M. SINCLAIR (Guysborough): Combien d'officiers composent l'état-major général d'Halifax, district n° 6?

Major général MEWBURN: Il ne se trouve que cinq officiers se rattachant à l'état-major général proprement dit. Il s'y trouve, en outre, des officiers rattachés au service des hôpitaux, au service dentaire, et ayant à faire avec les fortifications que nous cessons d'utiliser. Enfin il en est d'autres préposés à la démobilisation, aux centres de démobilisation et aux divers services militaires. Ce sont tous des emplois temporaires.

M. SINCLAIR (Guysborough): Combien en tout?

Major général MEWBURN: Je n'en suis pas très sûr. Il y a un régiment de garnison, le dépôt de libération et les officiers préposés au transport et au débarquement à Halifax et qui sont temporaires.

M. PECK: Supposons qu'un officier de haut rang ayant fait du service dans l'armée, ayant même fait partie jadis de l'armée permanente, soit assigné à un district militaire: sans doute que son traitement ne serait pas réduit?

Major général MEWBURN: C'est là un problème difficile de solution. Aucun texte de loi ne règle les situations de cette nature. Voici, par exemple, un major général qui, en service actif, a le commandement d'une division, ou encore un officier de la troupe permanente; revenu au pays la seule nomination qu'il puisse obtenir est à un emploi au quartier général ici ou à un commandement d'un district militaire. Je crains fort que ces militaires ne soient obligés de se contenter du traitement d'avant-guerre à moins que le Parlement ne soit disposé à relever leur solde.

La solde et les allocations du corps expéditionnaire, ils ne les recevront pas, car on cessera de les payer au retour de l'état de paix. Je me rends parfaitement compte de la situation faite à un grand nombre de ces officiers qui se sont conquis des grades élevés au front même, qui ont rendu des services remarquables et ont conduit des divisions au feu.

M. PECK: Il n'y en a que trois ou quatre qui soient dans ce cas.

Major général MEWBURN: Trois, à ma connaissance, avaient le grade de général sur le terrain des hostilités, et c'est de ceux-là qu'il faudrait s'occuper en premier lieu; malheureusement, la loi de la milice ne permet pas d'intervenir dans leur cas. A l'heure qu'il est, ils touchent la solde et les allocations particulières au corps expéditionnaire.

M. PECK: Actuellement, la nomination au poste de commandant d'un district militaire n'est faite que pour deux ou trois ans.

Major général MEWBURN: La durée de l'exercice du commandement est habituellement de quatre années. En aucun district militaire il n'est fait de nomination à titre permanent.

M. POWER: L'officier commandant de district ne touche-t-il pas l'allocation particulière?

Major général MEWBURN: Sa solde et son allocation couvrent tout. Pour le corps expéditionnaire le chiffre de la solde et de l'allocation est plus élevé que pour l'effectif de paix. On accordait autrefois certaines allocations à la troupe permanente.

M. McGIBBON (Muskoka): Pourrait-on libérer quelques-uns des médecins du service de santé de l'armée canadienne pour les nommer aux emplois dont la création sera motivée par le rétablissement des soldats dans la vie civile? A l'heure actuelle, les titulaires des emplois de cette nature sont recrutés, si je ne me trompe, parmi les praticiens civils pour l'excellente raison que les autres médecins ne sont pas libres.

Major général MEWBURN: C'est là un de nos plus épineux problèmes. Je me garde de toute déclaration formelle, mais autant qu'il est possible d'en juger par nos prévisions, il y a lieu de compter que vers le mois de février prochain nous aurons à peu près fini de nous occuper de l'hospitalisation des soldats malades. Je n'ose pas l'affirmer.

L'œuvre du rétablissement des soldats dans la vie civile devra se poursuivre de longues années durant. A la signature de l'armistice, nous avions outre-océan 45,000 blessés et malades. Nous avons rapatrié un nombre considérable de malades pour les faire soigner dans nos hôpitaux, et ce fut tâche excessivement difficile que celle d'arrêter les dispositions nécessaires pour un tel objet. Nous comptons que vers le 1er mai 18,000 de nos malades seront revenus au Canada, ce qui indique que le nombre s'en réduit très rapidement. Je ne crois pas qu'après cela il en reste plus de 14,000 à rapatrier. Ces malades reviennent graduellement à la santé; à dire vrai, leur rétablissement est plus rapide que nous ne prévoyions. A leur sortie des hôpitaux ils rentrent dans la vie civile.

Quant aux médecins, à ces hommes au dévoûment sublime qui s'en sont allés de l'autre côté de l'océan, et ceux-là aussi qui se sont séparés de leur clientèle privée pour se consacrer au service des hôpitaux au Canada, il est assez naturel qu'ils tiennent à ce qu'on les rende à leur clientèle ou qu'on leur procure des emplois relevant de la commission des pensions ou de celle du rétablissement des soldats, et dont le caractère de permanence soit plus accentué. Nous nous efforçons de faire face à cette situation et de libérer ces officiers du service de santé aussi rapidement que possible. Nous n'en voulons garder aucun un seul instant de plus qu'il ne faut. Un grand nombre de ces officiers et de dentistes ne restent à leur poste que pour obéir au profond sentiment de leur devoir et pour soigner les malades des hôpitaux.

Le problème est d'une extrême difficulté, et rien ne nous embarrasse autant que d'avoir à prier ces hommes de nous prêter plus longtemps leurs services. Ce que nous leur payons n'est rien comparé à ce que leur rapporterait leur clientèle civile, et bien que tous désirent ardemment retourner à leurs occupations habituelles, ils restent à leur poste tout simplement parce qu'ils considèrent que tel est leur devoir envers les soldats blessés revenus au pays.

M. BOYCE: Ce crédit vise-t-il le champ de tir de Connaught?

Major général MEWBURN: Je ne crois pas qu'il s'y rapporte en aucune façon.

M. BOYCE: Voici ce que j'ai sous les yeux:

Pour subventions à des sociétés d'artillerie et à des associations de tir....

Est-ce que j'enfreins le règlement?

M. le PRESIDENT: Non, monsieur.

M. BOYCE: Le champ de tir de Connaught est une des plus belles propriétés de cette partie du pays; on a dû dépenser un demi-million sinon un million de dollars. A l'heure qu'il est, on y fait paître les animaux. Le terrain a une superficie de plus de 2,000 acres; on l'a donné à bail à raison de 50 cents l'acre. C'est bien peu de chose pour une si grande étendue de terre Cette découverte m'a coûté beaucoup de peines.

J'ai découvert, de plus, que le département paie $1,200 par année, à un gardien qui doit prendre soin de la propriété, et, vu que celle-ci ne rapporte qu'environ $900 par année, la spéculation, il me semble, n'est pas des plus avantageuses. Je ne crois pas que la pays retire beaucoup de prestige, de l'entretien d'une superficie de terrain si vaste au bénéfice de quelques marchands de bestiaux. On pourrait faire de ce terrain l'un des meilleurs champs de tir de l'Amérique du Nord. Pourquoi le département ne loue-t-il pas cet immeuble à des cultivateurs? L'an dernier, un cultivateur a fait des démarches en vue de louer ce champ, mais on l'a renvoyé bredouille. Cette poignée de marchands de bestiaux sur pied a réalisé une fortune en engraissant des ani-

maux à cet endroit, et l'heure est arrivée, je pense, de prendre des mesures en vue de mettre fin à cette administration déplorable. Mais il y a encore quelque chose de pis à ce propos. Je me suis rendu plusieurs fois à l'endroit en question; je voulais obtenir un emploi pour quelqu'un; on me posa la question: "S'agit-il d'un soldat de retour? Dans la négative, cet homme ne saurait avoir du travail ici." L'emploi en question est-il rempli, à l'heure qu'il est, par un soldat libéré du service?

Major général MEWBURN: Non, nous devons en trouver un.

M. BOYCE: Pourquoi le département n'a-t-il pas confié cet emploi à un soldat libéré? C'est donner $1,200 par an à un homme qui n'est pas un soldat licencié et dont le travail consiste à ne rien faire. L'an dernier, l'opposition que j'ai faite à ce sujet a été inutile. On m'a dit que j'enfreignais le règlement. Ce soir, j'avais commencé par croire que j'enfreindrais le règlement, mais j'étais décidé d'insister pour qu'on répondît à ma question. J'espère que le préposé à la direction de cette division verra à ce qu'on prenne quelque mesure, en vue d'améliorer cet état de choses.

Major général MEWBURN: Je comprends qu'on a loué ce champ pour des fins de pâturage. Je n'ai pas nommé le gardien, mais j'ai donné, il y a quelque temps, instruction de nommer un soldat libéré dès que l'engagement du présent gardien prendra fin. Je suis très heureux que l'honorable député ait appelé mon attention sur ce sujet, mais je m'étais déjà occupé de la question et le changement dont il parle va s'opérer.

M. BOYCE: Qu'allez-vous faire du bois sur pied?

Major général MEWBURN: Je ne pense pas qu'on ait l'intention de le couper. Nous ignorons la fin à laquelle cette propriété peut nous servir.

M. BOYCE: Au cours de l'hiver, on a coupé une certaine quantité de bois pour le chauffage.

Major général MEWBURN: Au cours de l'hiver dernier, le ministère de la Milice a enlevé une certaine quantité de bois tombé, qu'il a utilisé pour chauffer différentes casernes.

M. BOYCE: Je sais des meilleures sources possibles qu'on a abattu une certaine quantité de bois encore vert.

M. DEVLIN: Il y a de belles fermes dans les environs.

M. COPP: Je n'ai pas entendu tout ce que mon honorable ami (M. Boyce) disait, et il pourrait avoir fourni au ministre le renseignement que je tiens à avoir. Combien a-t-on dépensé d'argent jusqu'ici sur ce champ de tir?

Major général MEWBURN: Je ne pourrais, dans le moment, donner les chiffres exacts, mais je crois que cette dépense représente environ $780,000 jusqu'à 1916.

M. COPP: Et le travail n'a pas été complètement terminé?

Major général MEWBURN: Non, je crois qu'il restait encore à exécuter pour $40,000 de ces travaux, quand ces derniers ont été arrêtés, en 1916.

M. COPP: Quelqu'un a-t-il cultivé le terrain et le département a-t-il retiré quelques revenus de la vente des récoltes?

Major général MEWBURN: Je crois que l'unique revenu équivaut à environ $600, revenu qui représente le prix des droits de pâturage; on n'y cultive pas de terre.

M. COPP: A-t-on loué aux enchères à une ou plusieurs personnes?

Major général MEWBURN: Je comprends qu'on a reçu trois ou quatre soumissions. On a accepté la soumission la plus élevée.

M. COPP: Depuis combien d'années a-t-on observé cette règle?

Major général MEWBURN: On a établi cette règle il y a deux ans, et les baux ont été renouvelés.

M. COPP: Je n'ai pas les chiffres exacts, mais je comprends que des personnes ne relevant ni du ministère de la Milice ni d'aucun autre département de l'administration ont coupé du bois et qu'elles l'ont enlevé de ce terrain.

Major général MEWBURN: Si je ne me trompe pas, le seul bois coupé a été abattu par le ministère de la Milice qui s'en est servi suivant les besoins dans un ou deux camps, je ne crois pas qu'on ait abattu du bois parfaitement sain.

M. BOYCE: Cet immeuble comprend 500 arpents de la plus belle terre qu'on trouve dans cette partie du pays; et je crois qu'on devrait en tirer parti.

M. COPP: Je voudrais savoir s'il existe dans le département une correspondance ayant trait à la mauvaise administration de cette propriété.

Major général MEWBURN: Je ne voudrais pas dire qu'il n'en existe pas, mais je

n'en ai eu personnellement aucune connaissance.

L'hon. M. BELAND: Monsieur le président, combien de champs de tir entretient-on au Canada? On en a établi un il y a quelques années à la demande de l'association de tir de Mégantic. Il est situé dans ma circonscription, bien que les membres de l'association demeurent dans le comté de Compton. J'attache une importance spéciale à ce champ de tir, parce que j'ai été invité par les membres de l'association à assister à son inauguration. Quoique je n'eusse jamais tenu un fusil auparavant, j'ai démontré, en faisant mouche à six cents verges, combien l'art de bien tirer était facile. Est-ce que ce champ de tir est encore maintenu?

Major général MEWBURN: Je ne peux pas le dire au pied levé; c'est probablement un champ de tir de régiment. Il y a un champ de tir dans chaque district militaire, et dans certains cas plusieurs. Dans certaines régions, les champs de tir sont établis avec les régiments de milice et maintenus sur des propriétés louées.

Forces permanentes, $2,575,000.

M. POWER: Est-ce que les forces permanentes ne font pas partie maintenant du corps expéditionnaire canadien?

Major général MEWBURN: C'est à même ce crédit que l'on a payé les soldes et allocations des forces permanentes pendant la guerre.

M. POWER: Est-ce qu'il n'y a pas eu un décret ministériel, l'été dernier ou l'automne dernier, disant que tous les régiments au Canada devaient faire partie du corps expéditionnaire?

Major général MEWBURN: Ils font tous partie du corps expéditionnaire, mais les soldes et allocations ont toujours été payées séparément.

M. POWER: A-t-on l'intention de maintenir les forces permanentes comme en temps de guerre?

Major général MEWBURN: Nous pensons pouvoir organiser un corps permanent de 5,000 hommes. Si nous réussissons, il faudra augmenter cette somme dans les crédits supplémentaires.

M. EDWARDS: Je suppose que les soldes et allocations du corps permanent comprennent la solde et l'allocation des officiers à titre permanent qui se trouvent à Ottawa?

Major général MEWBURN: Pour quelques-uns d'entre eux.

[Major général Mewburn.]

M. EDWARDS: On dit que quelques-uns de ces officiers, qui étaient d'un âge trop avancé pour aller outre-mer, ou dont les services, à tout événement, étaient requis ici, ont pris l'uniforme khaki quand la guerre s'est déclarée et ont commencé à recevoir une indemnité de subsistance, une indemnité de campagne et ainsi de suite. Peut-être cela s'explique-t-il très bien, mais je ne le comprends pas.

Major général MEWBURN: Pendant la guerre ces officiers ont reçu l'indemnité de campagne. Il y en a beaucoup dont on aurait dû doubler la solde, si l'on tient compte du travail qu'ils faisaient. Ceux qui étaient aux quartiers généraux du district travaillaient tous les jours, le samedi, le dimanche et la nuit. La semaine dernière le personnel des quartiers généraux a travaillé jusqu'à minuit samedi soir et toute la journée du dimanche sans aller chez eux pour le repas; ils ne demandent pas de rémunération supplémentaire. Il y a peu de raison de critiquer le fait que les officiers retirent la même solde que ceux du corps expéditionnaire et l'indemnité de campagne.

M. EDWARDS: Je ne doute pas que ces officiers fassent le double du travail qu'ils faisaient en temps de paix et qu'ils ont droit à une rémunération plus élevée. Peut-être est-ce la meilleure manière d'augmenter leurs appointements, mais ce n'est pas mon avis. Supposons que le ministère de la Justice veuille augmenter les appointements d'un de ses officiers et qu'il ne voit pas d'autre moyen de le faire qu'en le nommant lieutenant et en lui donnant la solde de son grade en même temps que ses appointements réguliers. Cela paraîtrait un moyen bien détourné, qui ferait croire que l'on veut cacher quelque chose. Si un homme mérite une augmentation de traitement, qu'on la lui donne d'une manière franche et régulière. Je ne dis pas que ces officiers recevaient plus que ce qu'ils méritaient, mais je ne vois pas la nécessité de les rétribuer en leur envoyant un rôti ou un sac de pommes de terre, appelés rations ou indemnité de subsistance ou quelque chose de ce genre-là. Cela paraît être du grattage à celui qui n'est pas au courant.

Major général MEWBURN: La coutume que l'on a suivie dans l'armée, existe depuis nombre d'années.

M. EDWARDS: Oui, et il y a eu également du grattage dans l'armée depuis nombre d'années.

M. COCKSHUTT: Le ministre a-t-il dit que nous avions en ce moment une force permanente de 2,000 à 3,000 hommes?

Major général MEWBURN: La force dépasse quelque peu 3,000 hommes et nous espérons la porter jusqu'à 5,000, le nombre autorisé par la loi de la milice.

M. COCKSHUTT: Dans les conditions actuelles, une armée permanente de 5,000 hommes au Canada, c'est le moins qu'on puisse demander. Je ne sais pas quelles seront nos responsabilités à propos de la ligue des nations; le président du conseil (M. Rowell) pourrait peut-être nous le dire. J'ai connaissance que les Etats-Unis ont annoncé qu'ils étaient prêts à organiser une armée permanente de 500,000 hommes si c'était nécessaire pour qu'ils puissent prendre à leur compte une partie de la responsabilité d'assurer la police du monde. Le Canada peut être appelé à en faire un peu, de temps en temps, et certainement on devrait arriver très prochainement à atteindre l'évaluation modeste que nous donne le ministre pour l'armée permanente. Nous avons en ce moment des sujets excellents qui reviennent du front, et parmi ces hommes et ces officiers, on en trouvera sûrement qui désireront suivre la carrière militaire. J'espère que le ministre pourra obtenir 5,000 hommes aussitôt que possible et qu'ils formeront une force permanente au Canada, pour que nous puissions conserver le respect de nous-mêmes en qualité de membre très humble de la grande ligue des nations que l'on annonce comme devant être le règne du millénaire dans le monde. Après tout, que la ligue des nations soit ou non un idéal ou quelque chose de plus pratique, son dernier ressort sera évidemment la force physique et nous ne pouvons pas espérer maintenir la position du Canada dans la ligue des nations si nous n'avons pas au moins quelques hommes que nous puissions appeler et qui seront prêts à toutes les éventualités. Je suis cordialement d'accord avec le projet du ministre pour avoir à l'avenir une force permanente de 5,000 officiers et soldats, et d'après moi cela ne peut jamais se faire trop tôt.

M. POWER: Le ministre voudrait-il expliquer le système employé pour l'acquisition des provisions et des fournitures?

Major général MEWBURN: Tout se fait par la commission des achats de guerre.

Salaires et gages—pour payer les gardiens, les messagers, les ouvriers des casernes, les équipages des bateaux à Halifax, les mécaniciens et les chauffeurs pour les salles d'exercices et tous les autres employés civils dans les districts qui ne sont pas inscrits ailleurs, $260,000.

M. McKENZIE: Qu'est-ce que cela comprend?

Major général MEWBURN: Cela comprend les salaires et les gages des gardiens, des messagers, etc., dans les différents districts militaires, à l'arsenal d'Halifax et aussi dans les casernes et les hôpitaux du Canada. Par exemple, cela comprend tous les gardiens des champs de tir.

Arpentages, $35,000.

M. CASGRAIN: Quels sont ces arpentages?

Major général MEWBURN: Il s'agit de levés topographiques exécutés dans tout le Canada. Le crédit a été graduellement diminué et nous espérons terminer les travaux d'une façon définitive. Les salaires pour ce travail s'élèvent à environ $24,500; le transport et les dépenses diverses en campagne et l'entretien à $3,700; transport par petite vitesse et par messageries, $130; divers, $870.

M. POWER: A quelle échelle dresse-t-on les cartes?

Major général MEWBURN: Un pouce au mille. L'étendue qui a été relevée s'élève à 28,000 milles carrés.

M. COPP: Dans quel but fait-on ces levés?

Major général MEWBURN: Pour préparer une véritable carte topographique militaire, indiquant les cours d'eau, les limites des comtés, des municipalités et des villes; les forêts et autres détails qui ont de l'importance au point de vue militaire. Bien que les cartes soient apparemment dressées à un point de vue militaire, elle sont très complètes et peuvent être employées à beaucoup d'autres usages.

M. COPP: Sont-elles distribuées sans ordre d'une façon générale?

Major général MEWBURN: Non.

M. COPP: Sont-elles classées au département?

Major général MEWBURN: Ce ne serait pas dans l'intérêt public de les distribuer, mais on peut toujours les consulter.

M. COPP: Je ne vois pas de quelle utilité elles peuvent être pour les officiers de l'armée, si elles sont enfermées au département et si les cartes ont une importance publique, on devrait les rendre publiques.

Major général MEWBURN: Ce ne serait certainement pas dans l'intérêt public de distribuer ces cartes militaires.

Transport et marchandises, $25,000.

M. CANNON: Le ministre peut-il expliquer pourquoi le transport de l'état-major

est évalué à $15,000, lorsque le transport de la force permanente, qui comprend toute la troupe moins les officiers, n'est évalué qu'à $10,000?

Il en coûte beaucoup plus apparemment pour transporter les officiers que tout le reste de l'armée.

Major général MEWBURN: Nous avons diminué ce crédit de $10,000. Il est destiné à solder les frais de voyage et autres relatifs au transport des soldats entre les divers districts. Il y a passablement de bagages à expédier d'un district à l'autre.

M. CANNON: Voici le point que je soulève: Comment le ministre peut-il s'imaginer qu'il en coûtera plus cher au pays pour transporter les officiers que tout le reste de l'armée?

Major général MEWBURN: Les soldats ne se déplacent pas d'un poste à l'autre comme le font les officiers.

M. CANNON: Ce crédit ne comprend pas le transport d'un bataillon à un camp d'entraînement?

Major général MEWBURN: Oh! non.

Zones d'instruction, $35,000.

M. POWER: Dans quel district se trouvent ces zones d'entraînement?

Major général MEWBURN: Nous n'avons pas l'intention de débourser beaucoup de ce chef, cette année. On estime qu'une somme de $900 sera suffisante pour défrayer le coût de l'emplacement nécessaire à l'érection de certains travaux de défense à North-Sydney. A Beaumont, l'emplacement a été choisi au commencement du mois d'août 1914. Ce crédit est destiné surtout à couvrir certains déboursés imprévus relativement aux zones d'entraînement, mais nous ne ferons aucunes dépenses sur les zones d'entraînement proprement dites.

M. CANNON: La réponse du ministre me fait supposer que le département n'a pas l'intention d'acheter de nouvelles propriétés aux environs du camp de Valcartier.

Major général MEWBURN: Non.

M. CANNON: Est-ce que ce camp sera fermé?

Major général MEWBURN: Je n'aimerais pas à dire qu'il sera fermé. J'espère qu'il sera encore utilisé, car c'est l'un des meilleurs camps militaires qui existent au Canada.

[M. Cannon.]

Divers. — Somme requise pour dédommager les fonctionnaires des consulats pour services rendus à l'étranger, $300.

M. CANNON: Cette somme est-elle destinée à nos consuls? Si j'ai bien compris, nous avons des consuls à l'heure qu'il est.

L'hon. M. ROWELL: Pas du tout; le Canada ne possède pas d'agents consulaires à l'étranger. Ce crédit est destiné purement et simplement à acquitter les dépenses qu'un consul peut être appelé à faire à l'étranger afin de procurer certains renseignements demandés par le gouvernement canadien. Le même item était inscrit au budget de l'année dernière. Il est destiné à payer des honoraires aux agents consulaires nommés par le gouvernement britannique auxquels nous pouvons écrire à un moment donné afin d'obtenir certains renseignements spécifiques et qui exigent des démarches comportant de faibles déboursés.

M. CANNON: Si ces agents sont des fonctionnaires du gouvernement britannique, est-ce qu'ils ne devraient pas être payés par les autorités de la Grande-Bretagne? Pour quelle raison le Canada contribuerait-il à augmenter leurs traitements?

L'hon. M. ROWELL: Je ne suis pas très au fait de la question; si j'ai bien compris toutefois, il ne s'agit pas de verser une compensation à ces agents consulaires pour services rendus, mais de leur rembourser les petites dépenses qu'ils ont faites pour se procurer les renseignements que nous leur demandons.

M. CANNON: Le ministre est-il en mesure de fournir à la Chambre un exemple concret à ce sujet?

L'hon. M. ROWELL: Je ne suis pas en mesure de le faire ce soir; mais je me ferai un plaisir d'en rechercher un. Cependant, l'item est insignifiant.

M. CANNON: Cependant le principe est vicieux à mon sens. Pour ne citer qu'un exemple, si le gouvernement canadien a une certaine tâche à accomplir par le canal de l'ambassade britannique à Washington, le ministre est-il prêt à soutenir que le Gouvernement devrait payer quelque chose aux fonctionnaires de l'ambassade pour services rendus?

L'hon. M. ROWELL: Pas du tout. Je le répète, il ne s'agit pas de déboursés de cette nature. Ce crédit a trait purement et simplement au remboursement des dépenses qu'un agent consulaire encourt à notre demande.

M. JACOBS: Les deux gouvernements à mon avis devraient se rendre des services réciproques. Supposons que le gouvernement canadien obtienne des renseignements pour le compte du gouvernement britannique, est-ce que nous chargeons au débit de ce dernier les frais que nous avons encourus de ce chef? Il ne s'agit d'ailleurs que de sommes insignifiantes.

L'hon. M. ROWELL: Le crédit est également insignifiant.

M. JACOBS: Voilà où je veux en venir: Si le gouvernement britannique priait le gouvernement canadien de lui procurer certains renseignements, nous ne réclamerions certainement pas les déboursés insignifiants qu'entraîneraient les démarches à faire.

L'hon. M. ROWELL: Le Gouvernement ne réclamerait rien pour les services rendus; cependant si nous étions appelés à faire des déboursés à la demande du gouvernement britannique, je présume que nous enverrions notre compte; de son côté le gouvernement anglais, je le suppose, ferait la même chose, sinon ces frais seraient acquittés à même ce crédit.

M. CANNON: Mais le ministre doit s'appuyer sur des faits pour exiger l'adoption de ce crédit. Pour quelle raison demande-t-il au Parlement de voter cette somme de $300?

L'hon. M. ROWELL: Le montant est le même que l'année dernière. Si mon honorable ami désire que l'article reste en suspens je le veux bien, et je lui fournirai un exemple pris dans les faits.

(L'article est réservé.)

Salaires et frais de l'agence de Paris, $28,000.

L'hon. M. ROWELL: Le Canada est représenté à Paris par un commissaire canadien, M. Philippe Roy, qui a charge du bureau et rend de très utiles services. On a bien fait, je crois, d'ouvrir ce bureau, dont les affaires me paraissent être admirablement gérées par le présent commissaire. En raison du renchérissement de la vie, il faudra, je suppose, ajouter quelque peu au crédit affecté à la dépense de notre bureau de Paris. Il est, pour l'heure, du même chiffre que l'an dernier.

L'hon. M. LEMIEUX: Je suis absolument d'accord avec l'honorable ministre pour ce qu'il dit du bureau de Paris. Autrefois, nous n'avions là qu'un bureau sans importance et, bien que le titulaire fût un homme de grand mérite, il ne pouvait pas faire grand'chose avec la faible somme mise à sa disposition. Les choses vont beaucoup mieux depuis la nomination de M. Roy, qui a indubitablement rendu de très utiles services au pays. Nos hommes publics qui ont visité la France pendant les quatre dernières années peuvent tous témoigner de son habileté et de son zèle à veiller aux intérêts du Canada à Paris. Il fait un magnifique représentant, c'est un esprit cultivé et, qui plus est, un homme d'affaires. Je crois qu'il jouera un rôle important dans le développement de notre commerce avec la France. J'ai lu dans la revue France-Amérique et autres journaux quelques-uns des discours qu'il a prononcés à des réunions d'hommes d'affaires en France, et j'ai été fier de notre représentant. A Paris comme à Londres, à Bruxelles et ailleurs sur le continent, la cherté de la vie a évidemment doublé, sinon triplé, et je suis heureux d'entendre dire au président du Conseil privé qu'il va voir à ce que notre représentant et son personnel soient traités convenablement. Autrefois, le bureau se trouvait rue de Rome, qui est une rue écartée. Aujourd'hui, il est sur le boulevard des Capucins, en évidence, et il constitue une remarquable annonce du Canada. On me dit que les arrangements intérieurs sont tout à fait modernes et font honneur au pays.

Allocation à M. W. J. Stewart, hydrographe en chef, pour services rendus sous l'autorité du décret du 19 octobre 1912 dans des affaires mises à l'étude par la commission mixte internationale durant l'année 1919-1920, $1,000.

M. CANNON: Quel est ce décret?

L'hon. M. ROWELL: Par le traité qui existe entre les Etats-Unis et la Grande-Bretagne, traité sous le régime duquel la commission mixte internationale a été instituée, le commissaire est autorisé à s'enquérir et à faire un examen des questions relatives aux frontières qui séparent le Canada des Etats-Unis. M. Stewart est un des spécialistes du ministère ici et il a une mission particulière à remplir comme conseiller de la section canadienne de cette commission internationale. A propos d'une question qui s'est élevée l'année dernière au sujet de forces hydrauliques, M. Stewart a fait un examen de toute l'affaire pour la section canadienne, afin de la renseigner sur les faits au point de vue du génie et des connaissances scientifiques. On m'assure que c'est un homme très capable et qui, sous cet important rapport rend de très utiles services au Canada, dont il protège les intérêts.

L'hon. M. LEMIEUX: Le ministre aurait-il la complaisance de déposer sur le bureau, le plus tôt possible, la décision rendue par la commission dans cette affaire des sources de puissance hydraulique du Saint-Laurent? Il sait de quelle décision je veux parler. J'ai appelé hier l'attention du Gouvernement sur ce point, et le ministre des Chemins de fer m'a répondu que les arrangements pris autorisaient la compagnie à exploiter ces sources durant cinq années après la guerre. Je ne réclame pas contre une exploitation qui serait acceptable tant par le Canada que par les Etats-Unis, mais je n'aimerais pas qu'une industrie praticulière en eût le monopole. Ce jugement, qui a été publié, je crois, sous forme de livre, serait très utile à consulter.

L'hon. M. ROWELL: Je tâcherai de le mettre sur le bureau demain. Autant que je peux me souvenir, la décision rendue diffère quelque peu de l'aperçu qu'en ont donnée le ministre des Chemins de fer et mon honorable ami; mais il est inutile de le discuter avant que l'ordonnance elle-même soit ici.

M. COPP: M. Stewart est-il un fonctionnaire régulier du Gouvernement.

L'hon. M. ROWELL: Je le crois, mais je ne sais pas au juste à quelle branche du service il est attaché.

M. MOWAT: M. W. J. Stewart est un gradué du Collège militaire royal et il s'occupe d'ouvrages de cette nature depuis près de trente ans.

M. COPP: A quel ministère travaille-t-il?

L'hon. M. ROWELL: On me dit que c'est au ministère des Affaires navales, mais je n'en suis pas certain.

M. COPP: C'est une allocation spéciale, mais que fait-il et quel est son traitement régulier?

L'hon. M. ROWELL: Je ne saurais dire ce qu'il a fait à l'autre ministère en l'absence du ministre des Affaires navales. Je ne puis parler que de son travail à ce ministère-ci, qui est sans doute, important et considérable. Tous ceux qui ont eu affaire à M. Stewart parlent, avec les plus grands éloges, du service qu'il rend touchant ces importantes questions.

M. COPP: Je n'en doute pas, et je suis prêt à accepter les déclarations du ministre et de l'autre honorable député au sujet de cet homme distingué; mais cela ne nous fournit pas les renseignements que nous désirons. Si ce fonctionnaire est bien payé pour son travail régulier, dont celui-ci fait partie, je ne vois pas que nous devrions lui accorder une allocation supplémentaire parce qu'il est distingué. S'il a fait un travail supplémentaire pour lequel il a droit à une rémunération, sachons en quoi il consiste et nous étudierons le cas.

L'hon. M. ROWELL: Ce n'est pas une nouvelle allocation. En thèse générale, j'approuve ce que vient de dire l'honorable député, il vaudrait mieux n'accorder qu'un seul traitement aux fonctionnaires; mais voici un cas où un fonctionnaire a touché un traitement de la part de deux ministères, parce qu'il a partagé son temps entre les deux. Je n'ai pas de doute que son traitement eût été augmenté s'il n'avait reçu ces montants-là de ces deux ministères et s'il n'avait travaillé que pour un seul. Chacun de ces ministères a l'habitude de lui accorder un certain traitement.

M. COPP: Depuis plus d'une année. Il est fort possible qu'il touche un traitement de la part des deux ministères; mais nous devrions mettre fin à ce système. Il arrive trop souvent qu'un ministre vienne demander $500 ou $1,000 pour celui-ci ou celui-là, sans que nous sachions pourquoi. La Chambre devrait savoir ce que ces fonctionnaires touchent à même la caisse publique. Si leur traitement n'est pas suffisant la Chambre sera unanime à ajouter le chiffre nécessaire.

M. SINCLAIR (Guysborough): Pourquoi le ministre a-t-il différé depuis 1912 le paiement de cet item?

L'hon. M. ROWELL: Mon honorable ami fait erreur. Le paiement, cette année, est le même que l'année dernière, c'est l'allocation qu'il touche pour le service rendu à ce ministère chaque année. D'après la liste du service civil, il touche de la part du ministère du Service naval un traitement de $4,000. Cette allocation de $1,000 lui constitue un traitement total de $5,000.

M. COPP: Il touche ce traitement depuis 1912?

L'hon. M. ROWELL: Tout ce que je puis dire, c'est qu'il l'a touché l'année dernière. Je comprends qu'il touche ce même traitement depuis quelques années.

M. JACOBS: Pourquoi cela n'est-il pas compris dans le budget du ministère du Service naval?

L'hon. M. ROWELL: Parce que ce travail n'est pas fait pour le ministère du Service

naval, mais pour la Commision internationale mixte, qui dépend du ministère des Affaires étrangères.

M. JACOBS: Est-ce que c'est le Gouvernement qui paie les frais de cette commission?

L'hon. M. ROWELL: Il paie les frais de la section canadienne.

M. JACOBS: Les nominations relatives à cette commission sont-elles faites par le gouvernement britannique?

L'hon. M. ROWELL: Oui, sur recommandation du gouvernement canadien.

L'hon. M. LEMIEUX: La nomination de M. Aimé Geoffrion, C.R., comme commissaire, a été un des derniers actes du gouvernement Laurier. Le gouvernement canadien a fait et envoyé la recommandation à Londres afin d'obtenir la ratification de cette nomination de la part des autorités britanniques. Dans l'intervalle, une tempête s'est déchaînée en Canada et, par malheur pour ce pays, le Gouvernement que mon honorable ami et moi soutenions avec tant d'ardeur en 1911 fut défait. Ce fut pour le Canada un bien triste événement. Un nouveau gouvernement arriva au pouvoir et son premier acte consista dans l'annulation du décret ministériel recommandant la nomination de M. Geoffrion comme commissaire.

On fit savoir au gouvernement de Sa Majesté que la recommandation avait été faite dans un moment de faiblesse, et l'on recommanda comme commissaire M. T. Chase Casgrain, C.R. Le gouvernement anglais accepta l'avis du ministère Borden et M. Casgrain, qui devint plus tard ministre des Postes, remplit les fonctions de commissaire. Ensuite lorsqu'il prêta serment à titre de membre du cabinet, il dut démissionner et fut remplacé par M. P. B. Mignault, C.R., qui a été nommé au même poste de la même manière. Il y a quelques mois, M. Mignault était nommé juge de la cour Suprême du Canada. Depuis ce temps-là, il y a une vacance dans la commission des eaux limitrophes. On m'apprend que le ministre de la Justice (M. Doherty), au nom du gouvernement canadien, a offert le poste à M. F. J. Bisaillon, C.R. Celui-ci est l'un des principaux conseillers du roi au Canada. Il a été mêlé à toutes les causes importantes et il est bien connu dans le pays tout entier comme un homme de grand talent. Il ferait certainement honneur au Canada, au sein de la commission. Il semble que le ministre de la Justice ait appris à M. Bisaillon que le gouvernement fédéral l'avait recommandé aux autorités anglaises pour succéder à M. le juge Mignault; mais, il ne s'est rien fait depuis et le poste est toujours vacant. Je n'ai pas mission de plaider la cause de M. Bisaillon, qui est un adversaire politique et qui a assurément autant de titres que n'importe qui à la reconnaissance du gouvernement unioniste, car il a toujours été. . .

M. McMASTER: Puis-je interrompre mon honorable ami? Le présent Gouvernement a supprimé la clientèle politique, et lui adresser cette supplique c'est sortir du sujet et insulter la droite.

L'hon. M. LEMIEUX: Cette nomination ne relève pas du ministère; elle est faite par le gouvernement anglais sur la recommandation des autorités canadiennes. M. Bisaillon a été l'un des rares conservateurs d'autrefois qui, à la dernière élection générale, ont accordé un généreux appui au Gouvernement unioniste. On lui a appris que le ministre de la Justice l'a recommandé et que la recommandation a été transmise à Londres; pourtant, rien n'a été fait. Le ministre pourra-t-il m'éclairer sur ce sujet?

L'hon. M. ROWELL: Mon honorable ami a dû être mal renseigné. Jusqu'à présent, aucune recommandation n'a été faite au gouvernement impérial au sujet de la vacance causée par la démission de M. le juge Mignault. Aucune recommandation ne sera faite, j'imagine, avant le retour du premier ministre, vu que cette affaire est du domaine du ministère des Affaires extérieures.

M. CANNON: J'aimerais savoir combien la commission a tenu de séances, l'an dernier, quelle espèce de travail a fait celui pour qui on présente cette facture et combien de temps il s'est livré à ce travail.

L'hon. M. ROWELL: Cette personne n'est pas membre de la commission; c'est un spécialiste qui la renseigne. Je ne puis dire combien il y a eu de séances de la commission, quoique je me souvienne de plusieurs. Son ouvrage consiste à étudier les questions soumises à la commission et peut exiger une grande somme de travail, d'après la nature de la question; mais lorsqu'il ne travaille pas dans ce service, il travaille dans un autre. Sa rémunération totale couvre son emploi au ministère du Service naval et ses travaux pour la commission.

M. CANNON: Nous lui donnons $4,000 par année au ministère des Affaires navales, et $1,000 par année dans ce département. J'aimerais savoir exactement ce qu'il a fait pour mériter ces $1,000. S'il travaillait exclusivement aux Affaires navales, il

recevait $4,000 par année, et il n'avait pas droit à un sou de plus. S'il travaillait constamment pour cette commission et s'il ne touchait que $1,000, il n'était pas assez rémunéré. Cependant, on ne peut confier deux postes à un homme, lorsqu'il ne peut en occuper qu'un à la fois. Je voudrais savoir s'il accompli son travail à Ottawa ou à Washington, et combien de temps il lui consacre chaque année.

L'hon. M. ROWELL: Mon honorable ami comprendra, il va sans dire, que je ne puis lui donner ces détails ce soir; cependant, je suis en état de le renseigner sur la nature générale des travaux. Je sais que, au cours de l'an dernier, cette personne a fait une étude de l'énergie hydraulique du Saint-Laurent, qu'il a présenté un rapport concernant la demande, adressée par une compagnie américaine, de construire un barrage et qu'il a assisté aux audiences de la commission lorsque l'affaire est venue sur le tapis. J'en ai eu une connaissance personnelle. Il donnerait des conseils au sujet d'autres affaires de même nature et accomplirait son travail partout où les circonstances l'exigeraient. L'affaire dont j'ai parlé l'obligerait, j'imagine, à visiter l'emplacement du barrage projeté, à étudier la situation, à assister à une audience à Washington et à une autre à Montréal. Lorsqu'il ne s'occupait pas de ce travail, il faisait une autre besogne pour l'autre département.

M. DUFF: Le ministre peut-il nous dire quel travail spécial il fait pour le département des Affaires navales qui lui rapporte 4,000 piastres?

L'hon. M. ROWELL: Son titre indique la nature de son emploi. Personnellement, je ne connais pas son travail.

M. JACOBS: Si la vacance de la commission mixte internationale dont on a parlé existe encore, comment la commission peut-elle accomplir sa tâche? Si je comprends bien, la commission est composée de trois Américains et de trois Canadiens. Evidemment, il ne serait pas juste que la commission siégeât avec trois Américains et deux Canadiens seulement présents. La commission s'est-elle réunie depuis que le juge Mignault en est parti?

L'hon. M. ROWELL: Quelques séances, je crois, mais il ne s'est rien passé qui prêtait à la controverse.

M. JACOBS: Il y a eu des séances auxquelles étaient présents trois Américains et deux Canadiens seulement, bien que trois Canadiens aient été nommés?

L'hon. M. ROWELL: Oui, mais je répète qu'il n'y a pas eu de discussion de nature contentieuse nécessitant la présence de toute la représentation.

M. JACOBS: Le ministre nous dira-t-il quand sera remplie la vacance?

L'hon. M. ROWELL: Comme je l'ai déjà dit, au retour du premier ministre. Je ne pense pas qu'il se fasse rien d'ici lors.

M. CANNON: L'absence du premier ministre est-elle la seule raison?

L'hon. M. ROWELL: Cette nomination relève du département du premier ministre et c'est à lui de s'occuper de la question.

M. JACOBS: Le premier ministre se trouve être aujourd'hui à l'endroit où la nomination doit être faite, à Londres, si je ne me trompe.

Somme requise pour défrayer les dépenses de la commission technique du lac des Bois et de la commission de surveillance du lac des Bois, 6,000 piastres.

L'hon. M. ROWELL: Cette commission a été formée à la suite d'une enquête par la commission mixte internationale pour la régularisation des eaux du lac des Bois, pour la sauvegarde de la navigation et pour empêcher les eaux de tomber au-dessous d'un certain niveaux. Mon honorable ami le sait, le lac des Bois est une voie d'eau internationale et les citoyens américains y ont des droits. Nous devons maintenir le niveau, mais comme ce niveau est affecté par l'écoulement qui est en grande partie sur le territoire canadien, ce n'est pas l'affaire d'une commission internationale de régularisation. Nous régulariserons le niveau sur notre territoire, mais conformément aux instructions de la commission mixte internationale.

M. CANNON: Quels sont les commissaires?

L'hon. M. ROWELL: La commission est composée de deux membres nommés par le gouvernement fédéral et deux par le gouvernement d'Ontario. Elle s'occupe du niveau des eaux du lac des Bois, de la conservation et de la surveillance des eaux dans l'intérêt de la navigation, des chutes d'eau, et le reste, et aussi de faire des règlements à cet effet. Les commissaires nommés par le gouvernement fédéral sont W. J. Stewart, président, J. B. Challies, secrétaire.

M. Sinclair (Guysborough): Est-ce le même M. Stewart?

L'hon. M. ROWELL: Oui. Ce crédit n'est pas destiné à des appointements, mais aux

dépenses relatives aux travaux de la commission.

M. CANNON: Combien M. Stewart a-t-il reçu l'an dernier à titre de membre de la commission?

L'hon. M. ROWELL: Rien. La commission n'a pas été formée avant le mois de janvier de cette année.

M. CANNON: Quelle partie de ce crédit sera attribuée à M. Stewart, et combien recevra le secrétaire?

L'hon. M. ROWELL: M. Stewart n'aura rien. Comme je l'ai dit, ce crédit est destiné uniquement aux dépenses de la commission.

M. CANNON: Lesquelles?

L'hon. M. ROWELL: Les travaux doivent être faits par des hommes employés à cette fin.

M. CANNON: Quels sont ces hommes?

L'hon. M. ROWELL: Je ne puis donner ce renseignement maintenant à mon honorable ami.

M. CANNON: Quand les fonctionnaires du département ont préparé cet article, ils savaient sans doute exactement pour quelles fins il serait affecté. Le ministre devrait posséder ce renseignement et le communiquer au comité.

L'hon. M. ROWELL: Si mon honorable ami juge important d'en connaître les détails, je serai heureux de les demander aux fonctionnaires du département.

(L'item est réservé).

Mission canadienne de guerre et frais de représentation à Washington, $50,000.

L'hon. M. ROWELL: Lorsque cet item est venu en discussion, le représentant de Trois-Rivières (M. Bureau) et le député de Maisonneuve (M. Lemieux) m'ont demandé certains renseignements. Si le chef de l'opposition (M. McKenzie) y tient, nous réserverons l'examen de ce chef de dépense, vu que nous sommes arrivés à l'heure convenue pour la levée de la séance.

M. McKENZIE: Je ne veux pas m'opposer plus que de raison à l'adoption du budget de mon honorable ami, mais comme il semble moins bien informé que d'habitude, il ferait peut-être aussi bien de consacrer un peu plus de temps à l'examen de ses crédits.

L'hon. M. ROWELL: Je suis en mesure de renseigner l'honorable député au sujet de celui-ci.

M. McKENZIE: Nous caresserons l'espoir d'obtenir ses renseignements à la prochaine séance.

(Rapport est fait sur l'état de la question).

La séance est levée à onze heures moins vingt minutes.

CHAMBRE DES COMMUNES.

Présidence de l'hon. EDGAR N. RHODES.

Mercredi, 30 avril 1919.

La séance est ouverte à trois heures.

QUESTIONS.

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

PORTRAITS DE GENERAUX CANADIENS.

M. SINCLAIR (Guysborough) demande:

1. Des portraits des généraux canadiens ont-ils été peints par ordre du Gouvernement ou d'un de ses ministères?
2. Dans l'affirmative, quels sont ces généraux?
3. Quels frais ces portraits ont-ils entraînés?

L'hon. M. BURRELL (secrétaire d'Etat): 1, 2 et 3. Non.

LE VAPEUR "TUNA".

M. DUFF demande:

1. Les chaudières ont-elles été enlevées du V.C.S.M. "Tuna" avant la vente de ce vapeur comme rebut?
2. A-t-on enlevé les condensateurs?
3. Sinon, combien en restait-il à bord lors de la vente?
4. Les pompes ont-elles été enlevées?
5. Sinon, combien en restait-il à bord?
6. Qu'est-il advenu de tout le reste du matériel de ce vapeur?

L'hon. M. MACLEAN (au nom du ministre de la Marine):

1. Non, en raison des frais considérables que cela eût entraînés.

2 et 3. On a laissé à bord un condensateur hors de service et on a enlevé l'autre.

4 et 5. On a laissé deux pompes inutilisables qui ne valaient pas la peine d'être transportées et l'on a enlevé toutes les autres.

6. Le matériel pouvant servir à l'école navale royale a été expédié à Esquimalt où il sera employé.

Le matériel pouvant servir au "Niobé" a été remis au navire, et le reste a été placé en dépôt aux chantiers maritimes d'Halifax.

TELEGRAPHISTES DU SANS-FIL DANS LE SERVICE NAVAL.

M. DUFF demande:

1. Les télégraphistes du sans-fil du service naval reçoivent-ils maintenant l'allocation d'absence?
2. Dans l'affirmative, depuis quand?
3. Pourquoi n'a-t-on pas payé l'allocation d'absence aux télégraphistes du sans-fil dès le commencement de la guerre?

L'hon. M. MACLEAN:

1. Oui.
2. Le 1er novembre 1918.
3. Le service du sans-fil dans le département naval est une création permanente exécutant, en temps de paix, un service commercial et il est aussi auxiliaire de la navigation; en temps de guerre, il fournit un service de sans-fil pour les besoins de la marine de guerre.

Au début des hostilités, ce service fut mis sur le pied de guerre; les télégraphistes et le personnel reçurent un grade naval dans la réserve volontaire de la marine royale canadienne à des taux de solde presque identiques à ceux qu'ils recevaient déjà et ils continuèrent à vaquer à leurs fonctions de télégraphistes aux diverses stations.

Dans l'été de 1918, le nombre toujours croissant des navires policiers exigea l'affectation d'un bien plus grand nombre de télépraphistes au service de la marine et, eu égard à ce fait, ainsi qu'au renchérissement des subsistances, il fut jugé utile d'autoriser le paiement d'une allocation d'absence à ce personnel du service. Ce décret fut approuvé et mis en vigueur le 1er novembre 1918.

LA MISSION CANADIENNE A LONDRES.

M. SINCLAIR (Guysborough) demande:

1. Qui est président de la délégation britannique de guerre?
2. Qui fait partie de cette délégation?
3. Quelles sont les fonctions des membres?
4. Quand et comment ont-ils été nommés?

L'hon. M. MACLEAN:

1. M. Lloyd Harris est président de la mission canadienne à Londres à laquelle on suppose que cette question se rattache.
2. M. Lloyd Harris. Encore qu'on n'ait pas nommé d'autres membres de la mission canadienne, M. Harris compte comme collaborateurs les Canadiens dont les noms suivent: M. W. C. Noxon, de Toronto; M. R. J. Younge, de Montréal; M. Hugh McColl, d'Ottawa et M. George P. Hearn.
3. Ils représentent le gouvernement canadien pour l'achat et la distribution des produits agricoles et des fabrications du Canada par les agences gouvernementales nommées par le Royaume-Uni et les autres nations alliées; ils tiennent le gouvernement canadien et ses ministères en contact plus direct avec ces activités; ils rendent d'importants services, de façon générale dans le but d'assurer aux productions de l'agriculture et d'autres industries leur part convenable dans les marchés mondiaux, durant la période de restauration.
4. M. Lloyd Harris a été nommé par décret du conseil du 8 novembre 1918. Les autres personnes ci-dessus désignées ont été engagées par M. Harris.

ACHATS DE CHARBON POUR LES CHEMINS DE FER NATIONAUX CANADIENS.

M. COPP demande:

1. Quelles quantités de houille ont été achetées pour les chemins de fer nationaux du Canada depuis le 1er avril 1919, de qui ont-elles été achetées et à quel prix?
2. Le Gouvernement sait-il que de très nombreux mineurs et soldats rapatriés qui sont mineurs manquent actuellement d'emploi, vu l'absence de demande de houille venant des mines des Provinces maritimes?
3. Le Gouvernement a-t-il l'intention d'utiliser la houille des Provinces maritimes exclusivement dans la division est de ces chemins de fer nationaux?

L'hon. M. REID (ministre des Chemins de fer et des Canaux):

1. Voici les compagnies qui ont des commandes pour livraisons quotidiennes de houille, subordonnément au prix par tonne qui sera fixé au cours des négociations actuelles:

Dominion Coal Co	580	tonnes.
Inverness Ry. & Coal Co.	250	"
Acadia Coal Co.	740	"
Melford Coal Co.	33	"
Intercolonial Coal Mining Co.	450	"
Dominion Coal Co., Springhill.	260	"
Maritime Coal Ry. & Power Co.	671	"

2. Les chemins de fer nationaux canadiens prennent livraison de tout le charbon voulu pour la mise en service des chemins de fer et en réalité, on en fait mettre en tas certaines quantités, afin de parer au chômage temporaire.
3. Des négociations sont entamées entre l'exécutif des chemins de fer nationaux et les compagnies minières, et si l'on réussit à établir des prix satisfaisants, les chemins de fer nationaux utiliseront exclusivement sur la division est le charbon des provinces maritimes.

LE MEDECIN DES INDIENS.

M. GAUVREAU demande:

1. Qui a été nommé médecin des Indiens à Cacouna et à la Rivière-du-Loup, après le décès du regretté docteur Kane, et par qui la nomination a-t-elle été faite?
2. Sur quoi ou sur qui se sont appuyés ceux qui ont fait la nomination?
3. Pourquoi a-t-on choisi un médecin autre que celui qui avait déjà remplacé temporairement le docteur Kane, et soigné les sauvages sur demande de l'agent des Indiens de Cacouna?
4. Le titulaire actuel a-t-il demandé la position?
5. Sinon, qui a suggéré son nom?
6. Le titulaire actuel n'a-t-il pas été le candidat conservateur, puis unioniste, dans Témiscouata, pendant les trois élections dernières?

L'hon. M. MEIGHEN (ministre de l'Intérieur):

1. Dr Luc Lebel; la nomination a été faite par la commission du service civil.

2. La seule communication reçue par le département est une lettre de M. C. A Gauvreau, M.P., qui insistait sur la nomination du docteur Parrot. Le département n'a pas l'autorité pour faire des nominations.

3. L'agent des Indiens n'était pas autorisé à engager un médecin temporaire et le département n'en a pas engagé.

4. Oui.

5. Répondu sous le n° 4.

6. Le département n'a pas de renseignement à ce sujet.

M. LE JUGE McLENNAN.

M. ARCHAMBAULT demande:

1. Est-ce que le suppléant de l'amirauté pour le district de Montréal, l'honorable F. S. McLennan, reçoit des émoluments, des honoraires ou autre rémunération quelconque, lorsqu'il siège comme tel?
2. Quand a-t-il été nommé à cette position?

L'hon. M. MEIGHEN:

1. M. le juge McLennan n'est pas payé par le Gouvernement, mais en vertu d'un ordre général de la cour et les honoraires du juge forment une partie des frais taxés dans chaque cause. Le montant de ces honoraires depuis sa nomination s'élève à $1,787.

2. 9 janvier 1917.

COMMANDES DE FOURGONS ET DE RAILS.

M. SINCLAIR (Guysborough) demande:

Relativement à une affirmation du "Bulletin officiel canadien" du 17 décembre 1919, que le Gouvernement, au cours de 1918, avait fait contrat pour 8,500 fourgons à marchandises et 100,000 tonnes de rails:

1. Quelles sont les compagnies avec lesquelles ces contrats ont été faits et pour quelles sommes respectivement?
2. Quel est le montant brut de ces contrats?
3. Combien desdits fourgons ont été livrés?
4. Combien de tonnes de rails a-t-on livrées?

L'hon. M. REID (ministre des Chemins de fer et des Canaux):

1. (a) Pour rails: Dominion Iron and Steel Co.

(b) Le contrat stipulant que le ministre des Chemins de fer et des Canaux fixerait le prix: Les rails de seconde qualité seraient payés 3 p. 100 de moins que les rails de première qualité.

Un règlement a été offert par le ministre à $65 par tonne brute pour la première qualité et $61.75 par tonne brute pour la seconde qualité. Ce prix n'a pas été accepté et les paiements jusqu'à date ont été faits à raison de $55 par tonne brute à compte jusqu'au règlement final.

(c) Pour fourgon: Canadian Car and Foundry Co., National Steel Car Co., Eastern Car Co., Pressed Steel Car Co.

(d) Wagons à marchandises $2,750; trucs, $2,370; wagons à houille, $3,179.50; wagons à bestiaux, $2,271; wagons-glacières, $4,097; wagons citernes, $3,793.50; wagons citernes pour le service général de l'eau, $3,926.

2. Dominion Iron and Steel Co., (paiements à date), $6,281,098.53; Canadian Car and Foundry Co., $15,461,720; National Steel Car Co., $2,750,000; Eastern Car Co., $3,944,475; Pressed Steel Car Co., $192,989.

3. 7,670 wagons à marchandises livrés le 15 avril 1919.

4. 98,954 tonnes brutes première qualité (n° 1); 15,247 tonnes brutes seconde qualité (n° 2), total, 114.201.

SOUS-REGISTRAIRES.

M. SEGUIN demande:

1. Le Gouvernement sait-il que dans le comté de L'Assomption-Montcalm la plupart des sous-registraires qui ont travaillé à l'enregistrement national en juin 1918, n'ont pas encore été payés de leurs services?
2. Dans l'affirmative, pourquoi ces comptes n'ont-ils pas été payés?
3. Le Gouvernement entend-il les payer sans retard?

L'hon. M. ROWELL (président du conseil):

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

LE COUT DE L'EMPRUNT DE CENT MILLIONS DE DOLLARS.

M. SINCLAIR (Guysborough) demande:

Quel pourcentage annuel coûtera au pays, à son échéance, l'emprunt de cent millions fait à New-York, y compris l'intérêt, les commissions, le change et tous autres frais découlant dudit emprunt?

L'hon. sir THOMAS WHITE: 6.90 p. 100 par an.

COMMISSAIRES DES SALAIRES.

M. SINCLAIR (Guysborough) demande:

1. Qui est le préposé aux salaires équitables pour la province de la Nouvelle-Ecosse?
2. Quels sont ses appointements?
3. Qui a recommandé sa nomination?
4. A-t-il juridiction dans toute la province, et, dans la négative, dans quelle partie cette juridiction s'exerce-t-elle?

L'hon. M. MACLEAN:

1. Il n'y a jamais eu de préposé aux salaires équitables pour la province de la Nouvelle-Ecosse.

2, 3 et 4. Répondu sous le n° 1.

ACHAT D'EXCAVATEURS DU PACIFIQUE-CANADIEN.

M. SINCLAIR (Guysborough) demande:

1. Le ministère de la Milice a-t-il acheté du chemin de fer Canadien du Pacifique deux excavateurs pour l'usage du corps expéditionnaire canadien outre-mer en 1916?
2. Dans l'affirmative, à quel prix?
3. Qui les a achetées?
4. Etaient-elles neuves?
5. Qui a recommandé l'achat de ces pelles?

Major général MEWBURN (ministre de la Milice et de la Défense):

1. Oui.

2. $6,500 chacune, avec des frais supplémentaires de $2,030 pour des outils, des pièces supplémentaires et de rechange, $120 pour la peinture et $550 pour le transport. Le coût total de ces excavateurs, y compris ces item, a été de $7,940 pour l'une et de $7,760 pour l'autre. On affirme que la construction de chacune de ces machines a coûté $13,000.

3. Le ministère de la Milice et de la Défense, en vertu de l'autorité de la commission des achats de guerre et d'un arrêté du conseil daté du 10 mars 1916.

4. Non.

5. Le colonel Maunsell, directeur général du service du génie; le brigadier général Elliott, directeur de l'artillerie et le lieutenant-colonel C. W. P. Ramsay, commandant du corps canadien des sapeurs de chemins de fer outre-mer.

ALLOCATIONS DE FAMILLE AUX VEUVES MERES DE SOLDATS.

M. BOURASSA demande:

Le Gouvernement se propose-t-il de payer l'allocation d'absence aux mères de soldats veuves, pauvres, vieilles, et dont le fils enrôlé était le seul soutien, et d'en acquitter les arrérages, même si la demande n'a pas été faite dans les soixante jours de la date de l'enrôlement, dans les cas où (a) la mère du soldat n'a pu connaître les arrêtés du conseil à ce contraire, (b) ou était incapable de faire sa demande d'allocation?

[M. Sinclair (Guysborough).]

Major général MEWBURN: Le décret du conseil n° 3173 a trait à la question de l'allocation d'absence et décrète qu'elle sera payée aux mères veuves, si le soldat est leur seul soutien ou, dans certains cas, s'il est leur principal soutien. Cet arrêté du conseil spécifie que la demande d'allocation, dans le cas des mères qui sont veuves, doit être faite dans les 60 jours suivant l'enrôlement du soldat. Au cas où, pour un motif raisonnable, on pourra établir que la mère n'a pas été en mesure de faire valoir sa demande dans le délai spécifié, la commission des allocations et des soldes pourra considérer le cas comme une demande d'allocation particulière, sous le régime des dispositions de l'arrêté du conseil n° 2901.

*L'hon. M. LEMIEUX demande:

1. Le Gouvernement sait-il que sir Clifford Sifton, C.C.M.G., a ouvert, comme l'annonce le "Financial Post" du 20 courant, des bureaux à Londres, Angleterre, dans le même immeuble que la mission canadienne du commerce, où il place des commandes à deux et demi pour cent, puis qu'il négocie les garanties roumaines à un syndicat, payant comptant les marchandises achetées, moins la commission susdite?
2. Le même privilège a-t-il été accordé à d'autres particuliers ou compagnies?
3. Dans l'affirmative, le Gouvernement voudra-t-il communiquer les noms de ces intéressés?

L'hon. sir THOMAS WHITE (ministre des Finances):

1. Non.

2 et 3. Il a été répondu à ces questions par le n° 1.

REQUISITION DE NAVIRES CANADIENS.

M. SINCLAIR (Guysborough) demande:

1. Combien de navires d'inscription canadienne ont été réquisitionnés par l'amirauté depuis août 1914?
2. Quel était leur tonnage brut?
3. Dans combien de cas l'amirauté a-t-elle obtenu le consentement du gouvernement canadien?

L'hon. M. MACLEAN:

1. Cinq.
2. 11,543 tonnes.
3. Un.

QUESTIONS CONVERTIES EN ORDRES DE DEPOT DE DOCUMENTS.

Par M. PREVOST:

1. Combien de commissions ont été nommées par le gouvernement canadien depuis 1914 jusqu'à ce jour?
2. Quel est ou quel a été le but de ces commissions?
3. De combien de membres chacune de ces commissions se compose-t-elle, et quels sont les noms de ces membres?

Par l'hon. M. LEMIEUX:

Combien de réfractaires par conscience sont encore en prison pour infraction à la loi du service militaire?

STATISTIQUE DES ENROLEMENTS VOLONTAIRES ET OBLIGATOIRES DANS L'ARMEE EXPEDITIONNAIRE.

M. ARCHAMBAULT demande:

1° Relevé indiquant: (a) La liste de tous les officiers médicaux enrôlés dans l'armée canadienne depuis le commencement de la guerre; (b) la durée de service de chacun d'eux: en Angleterre, en France, au Canada, ou, en tout autre endroit; (c) le nom des unités dans lesquelles ils ont servi, et la date et la durée dudit service; (d) les décorations qu'ils ont respectivement reçues du gouvernement impérial, et la raison de la réception desdites décorations.

2° Un relevé indiquant: (a) le nombre des soldats enrôlés dans l'armée canadienne outremer, soit sous le système du volontariat ou de la conscription, avant le 17 décembre 1917, respectivement et séparément, pour chaque comté des provinces d'Ontario, Nouvelle-Ecosse, Nouveau - Brunswick, Manitoba, Colombie - Anglaise, Saskatchewan, Alberta, île du Prince-Edouard, et pour les comtés suivants de la province de Québec: Chambly-Verchères, Hull, Jacques-Cartier, Laurier-Outremont, Québec-Sud, Sainte-Anne, Saint-Antoine, Saint-Laurent, Saint-George, Sherbrooke, Westmount, Saint-Henri, Wright; (b) le nombre de soldats enrôlés dans chaque comté précité et qui faisait partie de l'armée, séparément pour chaque comté, du 17 novembre 1917 au 17 décembre de la même année; (c) le nombre desdits soldats qui, à cette époque, étaient sur le continent américain, séparément pour chaque comté; (d) le nombre desdits soldats, respectivement et séparément pour chaque comté, qui étaient dans le Royaume-Uni à ladite époque; (e) le nombre desdits soldats qui, à ladite époque, respectivement et séparément pour chaque comté, étaient sur le continent d'Europe.

Major général MEWBURN (ministre de la Marine et de la Défense): Je ne demanderais pas mieux que de pouvoir donner à l'honorable député les renseignements qu'il demande dans ces motions, mais je crains qu'il ne les ait présentées sous une forme qui rend la chose impossible. Quant à cette partie de la motion précédée de la lettre "b", il faudra faire un examen du dossier de chaque officier et obtenir d'outre-mer les informations qui nous manquent, ce qui prendra un temps considérable. Pour la deuxième partie de la motion, nous n'avons aucun renseignement sur le nombre d'hommes qui appartiennent à chaque circonscription électorale. Pour obtenir ce renseignement, il faudrait parcourir six cent mille dossiers, et nous n'arriverions, même alors, à rien d'exact. Dans un pareil temps de presse générale, il faudrait un personnel immense pour réunir et fournir les renseignements demandés. Je dois dire, cependant que nous désirons vivement donner à l'honorable député tous les détails dont il peut avoir besoin et qu'il est en mon pouvoir de lui fournir.

M. ROBB: Alors, le ministre ne s'oppose pas à ce que la motion soit adoptée?

Major général MEWBURN: Je n'y vois aucun inconvénient, mais je dis qu'il est presque impossible de fournir les renseignements demandés.

L'hon. sir THOMAS WHITE: Il vaudrait mieux réserver la motion jusqu'à ce que le député intéressé soit ici.

(La motion est réservée.)

SOUMISSIONS POUR DU CHARBON AU NORD-CANADIEN.

M. MACKIE (Edmonton-Est) demande:

Un état indiquant les soumissions reçues pour du charbon au Nord-Canadien et aux chemins de fer nationaux du Canada du 1er janvier 1918 au 1er avril 1919; aussi, un état indiquant les soumissions acceptées durant la même période, avec un état de toutes les soumissions pour du charbon (a) reçues, et (b) acceptées par le Grand-Tronc-Pacifique depuis que ce chemin est passé entre les mains d'un liquidateur.

L'hon. M. REID (ministre des Chemins de fer et des Canaux): En réponse à l'honorable député, je dois dire que les soumissions pour du charbon au Nord-Canadien ont été reçues hier ou avant-hier, mais aucune adjudication n'a encore eu lieu. Une communication à la Chambre de ces soumissions pourrait gêner la décision à prendre dans la circonstance. Quant à des soumissions pour le Grand-Tronc-Pacifique, j'aurai à m'assurer si je serais justifié de déposer ces pièces sur le bureau sans avoir consulté le juge de la cour de l'Echiquier, vu que les affaires de ce chemin ne sont plus dans les mains du Gouvernement, mais dans celles d'un liquidateur.

M. MACKIE (Edmonton-Est): Pour ce qui est des offres non encore acceptées, le ministre a sans doute raison d'attendre; mais, dans le cas d'une soumission examinée et acceptée, les pièces devraient être déposées sur le bureau.

L'hon. M. REID: L'honorable député doit comprendre que je n'hésite point à le renseigner sur les soumissions relatives au Nord-Canadien, et je le ferai dès qu'un marché aura été conclu; mais pour le Grand-Tronc-Pacifique, je n'aime pas à donner le renseignement sans avoir d'abord consulté le juge de la cour d'Echiquier, liquidateur de la compagnie, sur le point de savoir si je suis fondé à le faire.

M. l'ORATEUR: Il vaudrait mieux, en attendant, que la motion fût réservée.

COMMERCE DU CANADA AVEC L'EUROPE SEPTENTRIONALE.

L'hon. RODOLPHE LEMIEUX: Je désire signaler à l'attention du premier ministre

intérimaire une dépêche qui a paru dans la "Gazette' d'hier. Je ne citerai que le titre—pardon, l'en-tête, puisque les titres viennent, à ce que j'apprends, d'être abolis ce matin par le comité chargé d'un examen de cette affaire. Voici l'en-tête.

Le Canada empêché de faire du commerce dans le nord de l'Europe. Les Etats-Unis auraient mis l'embargo sur toute exportation des ports américains. Mouvement des navires entravé. Les Danois empêchés de faire ici un commerce d'un demi-million de dollars par semaine.

Le premier ministre intérimaire sait-il quelque choses de l'embargo en question? Sait-il quelle démarche on est à faire à Washington, en vue d'y mettre fin?

L'hon. M. MACLEAN: Grâce à la congestion qui s'accuse dans les ports américains de l'Atlantique, par suite des grèves surtout, la commission américaine des vivres a refusé de laisser passer en transit, par les ports des Etats-Unis, le blé et la farine de provenance canadienne à destination de ports du nord de l'Europe. Telle est l'information officielle que le Gouvernement a reçue. On a refusé, il y a quelques jours, pour cette raison, un permis qui avait été demandé pour l'expédition de farine canadienne au Danemark par un port américain. La question a été soumise aux autorités américaines et il se peut qu'elle soit résolue dans un sens favorable, attendu que la requête des minoteries canadiennes est appuyée par la légation danoise.

L'hon. sir SAM HUGHES: Cela concerne-t-il les navires américains, britanniques ou canadiens partant de ports américains?

L'hon. M. MACLEAN: Les navires américains.

BOUEES SUR LA COTE DE L'ATLANTIQUE.

L'hon. M. MACLEAN: Hier, l'honorable député de Lunenburg (M. Duff) a fait une question au sujet de la pose des bouées sur la côte de l'Atlantique. Je n'étais pas alors en état d'y répondre, mais je voudrais lire aujourd'hui un mémoire que les fonctionnaires du ministère de la Marine m'ont préparé à ce sujet. Le voici:

On est à préparer et à installer les bouées aussi vite que peut le permettre le service du steamer destiné à cette fin. Le "Stanley" est aujourd'hui employé à la pose de la bouée à cloche de Spry Bay, de Beaver et de Nixonmate, et, ce travail achevé, il se rendra à Louisbourg pour installer les bouées destinées aux ports de cette localité. La plupart des bouées à être installées autour de l'île du Prince-Edouard et des îles de la Madeleine sont prêtes et seront posées aussitôt que nous pourrons nous procurer un steamer à cette fin.

[L'hon. M. Lemieux.]

INSOUMIS DU SERVICE MILITAIRE.

M. GARNEAU: Le premier ministre intérimaire a-t-il signalé au ministre intérimaire de la Justice la question que j'ai posée hier?

L'hon. sir THOMAS WHITE: L'honorable député peut être certain que je m'empresserai toujours de faire droit à une requête de cette nature. J'ai fait ce qu'il a demandé.

M. GAUVREAU: Je n'ai pas encore reçu de réponse.

L'hon. ARTHUR MEIGHEN: La question, telle qu'elle a été soumise, est pour ainsi dire la même que celle qui a été inscrite au feuilleton sous le numéro 13. Cela étant, je puis répondre que nous sommes à étudier la question de savoir s'il conviendrait de présenter un bill ayant pour objet de priver les insoumis du droit de suffrage, et que l'on fera à ce sujet une déclaration définitive à la Chambre, vendredi ou lundi.

ADMISSION AUX TRIBUNES DE LA CHAMBRE.

L'hon. sir SAM HUGHES: De nombreux visiteurs sont venus ici pour rencontrer leurs députés, et ayant à attendre parce qu'il est, je ne dirai pas absent mais occupé, ne peuvent avoir accès aux tribunes. Comme la guerre est finie et qu'il n'y a plus de danger que l'on fasse sauter les ministres, ne conviendrait-il pas d'être moins sévères et de permettre à tout Canadien de naissance l'entrée de cet édifice, qui lui appartient tout autant qu'à nous-mêmes?

M. l'ORATEUR: Cete question sera mise à l'étude. La grande difficulté, c'est que les tribunes sont trop restreintes; il y aurait peut-être encombrement si l'on devait y admettre le public en général, à part les femmes des députés et les autres personnes ayant droit d'y être admises à titre officiel.

L'hon. sir SAM HUGHES: Il ne faut pas oublier que le règne de la démocratie est arrivé.

SUITE DE LA DISCUSSION DU PROJET DE LOI PORTANT MODIFICATION DE LA LOI SUR L'IMMIGRATION.

La Chambre se forme en comité général et passe à la suite de la discussion du projet de loi (n° 52), déposé par l'honorable M. Calder (ministre de l'Immigration et de la Colonisation), ayant pour objet de modifier la loi de l'immigration.

M. le PRESIDENT: Hier, à six heures, la Chambre discutait l'article 1er du bill, et le député d'Oxford-Sud avait la parole.

M. SUTHERLAND: Oui, je commentais les paroles prononcées par le député de la

division George-Etienne-Cartier, au sujet des étrangers de nationalité ennemie immigrés au Canada.

A l'heure qu'il est, il y a en internement au Canada plusieurs milliers de ces étrangers de nationalité ennemie, et l'honorable député a cru, à cause de cela, qu'il n'y avait rien à craindre. D'un autre côté, j'ai fait observer que, à mon avis, il serait de l'intérêt public de renvoyer ces gens-là dans leur pays d'origine aussitôt qu'on le pourrait. Toutefois, la question intéresse le Canada à un tel point qu'il importe beaucoup que nous ayons une juste notion de l'influence que ce projet de loi aura sur l'avenir du pays. Un cours d'eau, pollué à sa source, est pollué tout du long. Pendant quelques années, un grand nombre d'étrangers viendront au Canada, à n'en pas douter; je suis donc bien aise que le ministère ait pris des mesures pour faire face à la situation où nous serons plus tard, en créant un département distinct, dirigé par un ministre, pour s'occuper de l'immigration nombreuse que nous verrons probablement dans le dominion.

Il a aussi établi un ministère de la Santé publique dans le but d'empêcher qu'une immigration peu désirable ou autre chose ne fasse descendre notre population à un niveau inférieur. De semblables sujets ne sauraient trop nous préoccuper. Dans le passé, il est venu ici nombre d'émigrés pauvres ou n'ayant que de faibles ressources; je crois même que les gouvernements provinciaux leur ont, en plusieurs cas, accordé de l'aide pour leur permettre de venir en ce pays. Finalement, ils sont devenus de bons citoyens.

Pendant les années prochaines, le ministère devrait voir à ce que nos immigrants viennent de la Grande-Bretagne, autant que faire se peut. Formant partie de l'empire britannique, il nous faut des gens qui ont les mêmes aspirations que sa population; nos maisons d'éducation doivent avoir cet objet sous les yeux.

J'ai été surpris de certains propos qu'on a tenus sur le compte de l'élément étranger qui a formé de grands établissements au Canada, principalement dans les provinces occidentales. Le ministre nous a dit que les gouvernements précédents n'ont pas tenté de faire quelque chose pour ces gens-là après leur arrivée au pays. Un représentant de Montréal (M. Jacobs) a soutenu que, vu nos excellents moyens d'enseignement, il devrait nous être facile de prendre soin de l'élément étranger qui vient au Canada. Par malheur, nos maisons d'éducation n'ont pas toutes le même caractère; leurs règlements diffèrent entièrement d'une province à l'autre. Pour continuer à faire partie de l'empire britannique, il nous faut avoir des écoles nationales et défendre aux enfants de fréquenter celles où s'enseigne une langue étrangère et où les principes fondamentaux de l'empire britannique ne sont pas expliqués comme il convient. La ligne de conduite que je trace devraient être adoptée et suivie en son entier, autant que la constitution le permet.

M. GAUVREAU: C'est tout à fait absurde.

M. SUTHERLAND: On a parlé d'une politique impériale. A n'en pas douter, il en sera formulé une à la suite des négociations qui se poursuivent entre les représentants des colonies et la métropole. Ce qui sera fait ne saurait être prévu; cependant, le présent bill permettra au ministère de donner effet aux conclusions qui résulteront de ces négociations.

Il a été question des belles réformes opérées parmi ceux qui sont venus dans quelques-unes de nos provinces. L'honorable député (M. Jacobs) a dit que, si les Autrichiens établis dans l'Ouest canadien ne s'étaient pas fixés là-bas, ils auraient pu nous combattre pendant la guerre, et que c'est une bonne chose de les avoir amenés ici, les empêchant ainsi de grossir les rangs des ennemis sur le théâtre de la guerre.

Si l'on réfléchit un instant, on se fera une idée de l'influence pernicieuse exercée sur le moral de notre population par l'attitude de ceux dont nous n'avons pas eu les sympathies au cours des hostilités.

En commençant, j'ai fait observer que la grandeur d'une nation doit être appréciée par le caractère de sa population. Possédant d'immenses ressources encore inutilisées et de belles perspectives d'avenir, le Canada doit prendre soin de n'admettre dans son territoire que les meilleurs sujets.

L'honorable député a aussi complimenté l'ancien ministère libéral au sujet de l'œuvre magnifique qu'il a accomplie dans le domaine de l'immigration. J'ai mon opinion personnelle sur ce qui s'est fait à cet égard pendant que les membres de la gauche dirigeaient les affaires publiques.

Les méthodes en usage sous le régime de nos adversaires, je ne saurais mieux les mettre en lumière qu'en donnant lecture d'une lettre qu'un fonctionnaire de l'ancien gouvernement libéral, qu'un homme qui fut chef du service de l'émigration en Grande-Bretagne avec des quatriers généraux, 177 Victoria St., Londres, S.-O., que le notaire W. T. R. Preston adressait à un fonctionnaire du gouvernement libéral de l'Ontario le 18 octobre, c'est-à-dire à l'époque où l'immigration dans l'Ouest canadien

et même dans l'Ontario était à son plus fort. Cette lettre, la voici:

Personnelle.

Mon cher Southworth,—J'ai reçu votre lettre de date récente portant sur l'immigration dans l'Ontario. Vous vous y déclarez fortuitement contre l'immigration sans discernement. Sur ce point vous êtes d'accord avec tout le monde. Je ne crois pas qu'il se trouve personne pour suggérer ou proposer que l'immigration en cette province se fasse sans discernement. A tout ce que l'on fait il faut apporter du soin; aussi les immigrants que l'on envoie doivent-ils être l'objet d'un choix minutieux.

Mais n'allez pas vous imaginer que les immigrants ne devront se recruter que parmi les gens ayant de l'argent, la classe riche. Si vous tenez à ce que les régions anciennes de la province soient habitées, vous devrez vous contenter d'immigrants sobres, énergiques et industrieux. Je sais que vous avez tous une peur terrible de l'élément étranger. Vous avez tort et, je n'hésite pas à vous l'affirmer, il suffirait de disséminer dans la province de bons colons recrutés à l'étranger pour obtenir une population agricole bien supérieure à celle que fournirait l'immigration anglaise, pour ne parler que de celle-là.

Au point de vue politique, je considère que le fait d'amener une centaine de familles en certaine des circonscriptions où la majorité des voix est très faible nous assurerait aisément, grâce aux relations que nous aurions et maintiendrions ici, un grand nombre des sièges douteux de cette province. Cette question, je le sais rend le ministre inquiet et nerveux; mais, je puis bien vous le dire en secret, sa disposition d'esprit dénote assez peu de courage. Vous êtes assez instruit des choses de la politique pour savoir que le courage l'emporte invariablement. Quoiqu'il en soit, comme nous ne nous accordons pas sur cet aspect de la question, nous n'en parlerons pas, etc.

(*Signé*): W. T. R. Preston.

Voilà ce que pensait un fonctionnaire du gouvernement qui, au dire de l'honorable député, a accompli tant de choses merveilleuses pour le bien du Canada. Des fonctionnaires ont fait venir de l'Europe centrale des hordes d'immigrants qu'ils se sont efforcés d'établir dans la province d'Ontario afin d'y conquérir des avantages politiques. Il suffit de songer à l'influence qu'ils avaient sur ces gens après les avoir ainsi établis pour se faire une idée de la cause du ressentiment et de l'indignation manifestés par nos adversaires quand ils apprirent qu'un si grand nombre de leurs étrangers ennemis ne devaient pas voter aux élections. L'influence qu'ils s'étaient créée et qu'ils exerçaient depuis si longtemps leur échappait. Il n'est pas utile d'insister davantage sur ce point; qu'il me suffise d'ajouter que nous pourrons surmonter les obstacles semés sur notre route tant qu'on permettra à ces groupes étrangers de l'Ouest canadien de parler leur langue et de faire donner dans leurs écoles l'enseignement qu'il leur plaît.

[M. Sutherland.]

On a parlé du recrutement qui s'est fait dans l'Ontario et rappelé avec quel empressement la population de cette province a répondu à l'appel aux armes. Hier soir, au cours de la discussion du budget de la Milice, certain membre de la gauche, l'hon. M. Lemieux faisait observer que ce résultat est attribuable à la pratique de l'exercice militaire. Il n'en est rien. Si la population de l'Ontario s'est empressée de prendre les armes à l'heure où le pays se trouvait en péril, c'est parce qu'elle est d'origine britannique. Le Canada se retrouvera peut-être encore en péril, car le danger dont il a été menacé pendant les cinq dernières années pourrait bien renaître.

Il nous faut songer à l'avenir et fonder la nation canadienne sur une base solide. A cet égard, on ne doit rien laisser au hasard, et c'est pourquoi je félicite le Gouvernement d'avoir créé un ministère de l'Immigration et déposé un projet de loi tendant à fermer les portes du Canada aux immigrants peu recommandables et à préserver, autant que faire se peut, notre immigration de tout mélange malsain. C'est plus tard que se fera sentir l'influence des éléments depuis longtemps établis au pays; cette influence, gardons-nous de la compromettre en laissant pénétrer dans le pays un flot d'immigrants appartenant à des catégories peu recommandables, dont un honorable député de la gauche a dit hier soir qu'il ne fallait les assujétir à aucune loi d'exclusion, comme on a dit du projet de loi qu'il tend à fermer nos portes aux immigrants originaires d'un pays ennemi.

Nous sommes encore en guerre, la paix n'est pas signée et nul ne sait ce que nous réserve l'avenir; mais ce serait trahir notre propre intérêt et manquer à notre devoir que de ne pas saisir le Parlement d'une mesure législative de la nature de celle-ci. Il n'est pas utile que je m'étende davantage sur le sujet, vu qu'il s'agit ici d'examiner les articles du projet de loi et que le présent débat est contraire au règlement. Il n'a lieu, en effet, qu'avec la permission de monsieur le président et parce qu'à la suite de la méprise de certains députés qui désiraient prendre part à la discussion, le bill a été lu pour la 2e fois sans qu'on en eût examiné le principe fondamental.

Avant de reprendre mon siège, j'insisterai sur la grande nécessité de ne pas nous exposer, surtout durant la période de restauration des quelques années prochaines, aux problèmes difficiles de plusieurs pays d'Europe. Il faudra bien prendre garde de ne pas aggraver la situation du pays. Nous devrons procurer à nos vétérans toutes les chances possibles de se rétablir dans la vie

civile. Après, assurons-nous seulement d'une classe choisie d'immigrants pour nous aider à développer les ressources du pays.

M. BUCHANAN: Comme nous cherchons des contributeurs pour l'essor de l'Ouest, la question que débat actuellement le comité est probablement plus importante pour cette partie du Canada que partout ailleurs. L'expérience, toutefois, nous a appris à nous montrer fort prudents dans le choix de nos citoyens. Nous devrions mettre à profit les erreurs du passé.

Il est vrai que nous avons besoin de colons innombrables pour la culture de nos prairies et la production de nos richesses, mais nous demandons davantage. Ce sont de bons citoyens qu'il nous faut; le rendement de nos récoltes et de nos richesses ne suffit pas en lui-même.

C'est incontestable, certains de ceux qui se sont établis dans l'Ouest n'ont pas assumé les obligations qui leur donnent droit au titre de citoyens canadiens. Il faut admettre, cependant, que, dans le passé, lors de leur arrivée au Canada, on ne trouvait pas que la conduite de ces individus nous empêchait de les tenir pour de vrais citoyens canadiens, ces individus qui, plus ou moins, se retranchaient du reste de la société pour vivre à leur guise.

Depuis que le débat a été engagé sur cette question, on a parlé de mennonites et de hutterites. Vu que nombre de ces gens se sont établis dans ma circonscription depuis un an, il m'incombe de faire quelques observations au sujet de ces deux classes de colons. Pour moi, ce ne sont pas des citoyens acceptables, bien que je puisse me placer à un autre angle différent de celui du projet de loi.

Qu'un étranger frappe à nos portes bien résolu à s'associer avec les autres membres de la communauté et à accepter toutes les obligations du citoyen, voilà ce que j'appelle un sujet acceptable. Sinon, nous devons lui refuser l'entrée du Canada. Depuis des années, les mennonites ont dressé leurs tentes un peu partout dans le pays. J'ai toujours entendu dire qu'ils vivaient séparément bien que groupés entre eux. Mais les mennonites qui se sont établis dans ma région il y a un an ne vivent pas, je dirai, sous des toits individuels.

Toutes les familles se partagent une grande maison; elles mangent dans une maison et couchent dans une autre. Je ne pense pas que ces gens devraient être admis au pays. Bien plus, ils veulent des écoles à eux; ils demandent d'enseigner dans leur propre langue, entièrement allemande ou presque. La presse vous a appris que dans la Saskatchewan et le Manitoba, quelques membres de cette secte qui refusaient leur contribution aux écoles publiques et ne voulaient pas y envoyer leurs enfants ont donné beaucoup de tablature aux autorités. Que dis-je, il leur faut leurs propres écoles, leurs propres institutions! Ils veulent perpétuer leur langue. Voilà à quoi je m'oppose. Il n'y a qu'un moyen de faire de bons citoyens en ce pays avec les nouveaux venus. Qu'ils acquièrent la connaissance de l'anglais et ils pourront ainsi se mêler aux autres éléments de la population et devenir de bons sujets britanniques.

J'ai une autre objection à faire touchant ces individus, et je classe les mennonites et les hutterites en un même groupe, bien qu'il puisse y avoir une certaine distinction à faire. Je ne veux pas que leur propriété soit placée entre les mains d'un seul homme qui monopolise, pour ainsi dire, toute la situation. Si je ne fais erreur, dans le Dakota-Sud, au cours de la guerre, les autorités ont voulu mettre fin à cet état de choses en distribuant la propriété entre les particuliers. C'est probablement à la suite de cette décision que bon nombre de hutterites et de mennonites ont quitté le Dakota pour le Canada.

Nous n'avons pas oublié que les doukhobours étaient régis par une forme de gouvernement à peu près identique à celle des hutterites. Les doukhobours, on le sait, sont conduits par un chef qui centralise toute la propriété.

Autre objection. Lors de l'intervention des autorités dans le Dakota-Sud, il fut prouvé qu'en certaines circonstances ces sectes mettent leurs propres lois au-dessus de celles de l'Etat, et que s'il y avait conflit entre les deux, les lois de l'Etat seraient ignorées. Des individus de cette espèce ne sauraient être admis au Canada. Certains y sont déjà, mais il faut immédiatement empêcher qu'il en vienne d'autres.

Nous savons de quelle manière ces gens envisagent le service militaire. Il est des hommes qui s'opposent au service militaire et à la guerre, en toute sincérité; mais les gens qui font le sujet de mes remarques sont revêches à toute obligation, quelle qu'elle soit, pour le soutien d'une guerre. Ils ont refusé de souscrire aux emprunts de guerre et aux fonds d'œuvres patriotiques; toutefois, j'ai appris que dans mon district quelques-uns d'entre eux, avaient, d'une façon, contribué au trésor de la Croix-Rouge: en permettant que les intérêts de leurs bons de la Victoire fussent présentés à cette organisation. A cette période de notre histoire il est extrêmement important

pour nous de limiter l'entrée du pays à ceux qui sont prêts à assumer toutes les obligations que comporte le droit de citoyen au Canada, à partager toutes nos responsabilités, apprendre notre langue, fréquenter nos écoles et faire bloc avec notre population. J'affirme que ces étrangers ne se prêtent à rien de tout cela, et, partant, que le Canada ne devrait pas les accueillir. Aux Etats-Unis, nous le savons, ils ont refusé de souscrire aux fonds de guerre et n'ont pas voulu faire du service; l'hostilité de leurs voisins dans le Dakota-Sud a surtout nécessité leur départ et ils sont venus au Canada. Je ne vois pas de quel droit ils viennent s'établir dans ce pays de liberté, et comme cette loi ne saurait être appliquée avant un certain délai j'insiste auprès du Gouvernement pour que, en vertu de la loi des mesures de guerre, il adopte incessamment un décret du Conseil qui ferme nos frontières à ces gens. Autrement ils continueront à envahir le pays comme ils le font non seulement aujourd'hui, mais depuis des mois.

Je n'exprime pas ici les sentiments d'une seule catégorie des habitants de ma région. Je suis persuadé que tout notre peuple désire l'exclusion des hutterites et des mennonites. Il est tout naturel que cette agitation soit plus intense chez nos vétérans de la guerre; cela se comprend. Ils ont traversé l'océan, ils ont exposé leur vie à la guerre et ils n'aiment pas que, sous leurs yeux, des hommes qui n'ont voulu contribuer ni de leur sang ni de leur trésor à la conquête de la liberté dont ils jouissent, puissent venir dans ce pays, s'établir comme propriétaires au Canada et bénéficier des privilèges et de la protection que donne le titre de citoyen canadien; d'autant plus que ces gens sont presque tous de souche allemande et cherchent à maintenir leur langue chez nous.

Mais à part les vétérans, un nombre de clubs canadiens, partout dans l'Ouest, ont exprimé leur opposition à la venue de ces sectes. Or, les clubs canadiens représentent pour moi le type éminent du citoyen; ils cherchent à perpétuer l'idéal canadien; et lorsque, après mûres délibérations, les hommes de tous les partis et de toutes les croyances dans les clubs canadiens tant de Winnipeg et que d'ailleurs à travers l'Ouest, déclarent l'entrée de ces gens préjudiciable aux intérêts du pays, il me semble que leur opinion mérite l'attention de ce comité.

En parcourant les journaux et en lisant les déclarations des hommes publics et des chefs de tous les mouvements importants

[M. Buchanan.]

je découvre un sentiment unanime dans l'Ouest contre l'admission des hutterites et des mennonites. Les organisations féminines d'Alberta trouvent dangereuse la présence de ces sectes et demandent leur exclusion; il en est de même, je crois, de tout l'ouest du Canada. Je ne veux pas qu'on m'accuse de vouloir défendre l'entrée d'un pays libre à ceux qui cherchent à fuir l'oppression. Tous ceux qui sont prêts à accepter les responsabilités qui incombent aux citoyens de ce pays, je veux les accueillir; mais j'exprime tout haut mon opposition à l'entrée de ceux qui ne veulent pas devenir des citoyens responsables, qui veulent vivre à part, avoir leur propre forme de gouvernement, leurs propres écoles et, si possible, ne parler que leur langue à eux. Voilà pourquoi je demande au Gouvernement de ne plus accepter de ces immigrants, non seulement dans l'Ouest, mais dans n'importe quelle partie du dominion. Les intérêts bien entendus du Canada nous obligent à les exclure.

M. GREEN: Je vais faire quelques observations au sujet de ce bill, non pas parce qu'il atteint l'ouest du Canada, mais bien parce que tout le monode souffre de l'admission d'immigrants inacceptables. Nous sommes aujourd'hui dans une période de reconstitution. Depuis quelques mois nous avons entendu force déclarations touchant ce sujet de la reconstitution et je tiens à féliciter le Gouvernement du fait que, par ce projet de loi, il nous assure une meilleure classe d'immigrants. Nous qui venons de l'Ouest sommes peut-être plus en mesure de traiter là-dessus que les habitants de l'Est. Il est possible que l'ouest du Canada offre de plus grands avantages aux cultivateurs parce qu'ils y trouvent moins de difficulté pour ouvrir des terres nouvelles et s'y établir.

Les ressources naturelles de la province que j'habite ne sont pas seulement grandes, mais l'exploitation en est facile. Son climat s'impose à la préférence des gens qui émigrent. Nous eûmes à surmonter des difficultés dans le passé au sujet de l'immigration orientale. Mon but n'est pas de discuter bien longuement la question de l'immigration des Asiatiques, vu que la Chambre en a été saisie, de temps à autre, ainsi que le pays. La question est donc assez bien connue. L'honorable député de Montréal (M. Jacobs) a fait, hier, l'éloge de la politique d'immigration de sir Clifford Sifton. Dans l'ensemble, je souscris à ces louanges à l'adresse de sir Clifford Sifton, mais je veux dire à l'honorable député que je tiens de la bouche même de sir Clifford

Sifton qu'il a commis une erreur, lorsqu'il a fait venir les doukhobours au Canada. Celui qui connaît ces gens doit admettre qu'ils sont sobres, industrieux et durs au labeur. Mais ils vivent en groupes. Leurs familles vivent et mangent en commun; leurs maisons sont communes et ils ne permettent pas à leurs enfants de suivre l'enseignement donné dans les écoles établies par le pays; en outre, ils ignorent les règlements édictés—pour l'inscription des naissances, des mariages et des décès. Ils parlent leur propre langue et si on les considère à titre de classe, on peut dire qu'ils ne sont pas même instruits dans leur langue maternelle. Je ne pense pas que nous réussissions jamais à les assimiler tant que nous leur permettrons de continuer de vivre en groupes. Nous ne devrions pas laisser les doukhobours, les huttéristes, les mennonites ou toute autre catégorie de gens semblables entrer au Canada pour y continuer leur existence en commun, tout en conservant leurs mœurs et leurs usages. Si nous devons fonder un Canada uni, il nous incombe d'avoir des immigrants que nous pouvons assimiler et qui finiront par se fondre dans la vie canadienne. Les gens dont j'ai parlé n'appartiennent pas à cette catégorie et je désire que cette loi nous permette non seulement de fermer l'entrée du Canada à des émigrants de cette nature, mais encore—et j'espère que le Gouvernement trouvera le moyen de réaliser cette idée—de déporter ceux qui vivent en groupes distincts aussi bien que les étrangers internés, dans leurs pays d'origine, Russie ou autre pays du monde, où ils se trouveront plus à leur aise au milieu de leurs compatriotes. Je crois que, dans cette période de reconstruction, nous devrions voir à ce qu'on établisse les restrictions qui préserveraient le Canada d'une immigration de cette nature et dont nous devrions nous débarrasser, à défaut de l'assimiler. A mon sens, personne ne devrait se faire le champion de l'idée d'accorder le privilège de citoyen canadien à des étrangers venant de pays qui nous ont fait la guerre et avec qui, strictement parlant, nous sommes encore en guerre. Ces internés n'étaient pas des citoyens paisibles et respectueux de la loi. On les a internés, parce qu'ils avaient violé les lois du pays, et il semble téméraire de notre part de réclamer avec insistance qu'on leur accorde les droits de citoyen canadien, pour la simple raison que la paix est sur le point d'être signée. L'une des grandes difficultés qu'on a éprouvées jusqu'ici, venait du relâchement dans l'application de notre loi relative à la naturalisation. J'ignore si l'on a dû surmonter des embarras, dans l'Est, mais nous avons eu, dans l'Ouest, le trafic des documents de naturalisation et j'ose dire que ce mal n'est pas encore complètement disparu. Toutefois et grâce à cette nouvelle loi, on pourra résoudre le problème plus facilement que dans le passé. L'ancienne loi se contentait d'exiger qu'un individu habitât le pays durant deux années et on lui accordait tous les droits de citoyen, alors même qu'il n'avait donné aucun avis public de sa demande; si celle-ci n'avait été appuyée par quelqu'un. Il faut d'après ce bill qu'il ait demeuré cinq ans, au Canada, et le projet de loi que nous étudions, contient un grand nombre de restrictions et qui ne figuraient pas dans l'ancienne loi. De nouveau, je tiens à féliciter le Gouvernement d'avoir présenté ce projet, et j'espère que lorsqu'il deviendra loi, non seulement il fermera l'entrée du Canada à ces étrangers indésirables, mais encore qu'il nous permettra de déporter ceux qui se sont montrés tels durant leur séjour parmi nous.

L'hon. M. CALDER: Si l'on doit continuer ce débat, nous devrions, je crois, observer le règlement, en étudiant l'un des articles du bill qui pourra motiver une discussion de la nature de celle-ci. On trouvera que l'article 13 peut donner lieu à un débat semblable à celui qu'on a soulevé. Si l'on doit agir immédiatement ou à une date rapprochée, en vue de défendre à ces gens l'entrée de l'ouest du Canada, j'exprime le désir de connaître l'opinion de la Chambre sur cet article particulier. Je partage l'avis qu'on a exprimé, qu'il s'écoulera probablement deux semaines, au moins, peut-être, avant que la Chambre ait terminé l'étude de ce bill. Mais vu le sentiment qui prévaut dans l'Ouest, je crois qu'une décision immédiate est désirable, en ce qui concerne ces classes particulières d'immigrants. Je propose que la Chambre délibère l'article 13.

M. JACOBS: Un instant seulement au sujet de l'article 1er, clause (a), relatif à la position du ministre et du sous-ministre. Si je comprends bien, il n'y a pas de sous-ministre de l'immigration, à l'heure qu'il est. Se propose-t-on, d'après ce bill, d'en nommer un?

L'hon. M. CALDER: Le département prévoit la nomination d'un sous-ministre et les crédits aussi. La loi contient déjà une disposition créant le poste de sous-ministre.

M. JACOBS: Je crois comprendre que le sous-ministre de l'Immigration est en

même temps sous-ministre de l'Intérieur, actuellement. A-t-on l'intention de séparer les deux positions de façon à avoir un sous-ministre de l'Immigration et un autre pour le département de l'Intérieur?

L'hon. M. CALDER: C'est ce que l'on avait l'intention de faire. Ainsi que l'honorable député le sait, l'immigration, durant l'année passée, n'a pas été considérable; c'est pourquoi nous avons cru bon, pour le moment, de demander à M. Cory, qui est sous-ministre de l'Intérieur, et qui était autrefois chargé de l'administration de cette loi, d'agir comme sous-ministre de l'Immigration, dans le but de nous préparer pour le courant d'immigration que nous attendons. Toutefois, la question dont parle l'honorable député n'a pas été examinée ni décidée. A moins que l'on ne fusionne de nouveau ces départements ou que l'on ne rattache le service de l'Immigration à un autre, je crois qu'il serait aussi bien de laisser les choses comme elles sont actuellement.

(L'article est adopté.)

L'hon. M. CALDER propose que l'on passe à l'examen de l'article 13 du projet de loi.

M. RICHARDSON: J'ai très peu à dire sur le projet de loi. Cependant, je n'admets pas la prétention du ministre, savoir: que la nation n'a rien fait pour les très nombreux Ruthènes et autres immigrants étrangers qui sont venus de l'Europe centrale au Canada depuis plusieurs années. On a fait beaucoup pour eux. Ils ont été considérablement pervertis, peu après leur arrivée ici, par les politiciens des deux partis dans le Nord-Ouest. Je crois qu'il vaut aussi bien parler franchement, dans la circonstance. Au Manitoba, les Ruthènes et autres immigrants de l'Europe centrale ont été organisés en clubs et groupés dans les villes où on leur fournissait du whisky et de la bière. Je vois mon honorable ami de Maisonneuve lever les yeux avec surprise. Je suppose qu'il n'a jamais entendu prononcer les mots "whisky" et "bière" dans cette Chambre auparavant. Il semble tout à fait stupéfié, parce que je n'ai pas fait de distinction entre les différents partis politiques, mais le blâme s'adresse aux deux. La manière dont ces gens avaient été corrompus était devenue un scandale public dans tout l'Ouest. On achetait leurs voix; on les parquait comme des troupeaux; certains d'entre eux étaient installés dans des bureaux et agissaient comme meneurs politiques. Je ne pense pas que le Canada ait commis de plus grand crime sur une catégorie d'individus que la façon dont on a traité la population étrangère qui a immigré ici.

M. EDWARDS: Est-ce que cela se rapportait aux élections provinciales?

M. RICHARDSON: Mon honorable ami (M. Edwards) demande si cela touchait les élections provinciales. Je pense que s'il veut conférer de la chose avec mon honorable ami de Maisonneuve, il obtiendra une réponse satisfaisante à sa question.

Je suis très heureux de savoir que ce projet de loi contient des dispositions pour empêcher l'immigration en notre pays de colons indésirables. Nous avions les doukhobours et les mennonites; nous avons maintenant une partie des hutterites. Je crois qu'ils sont tous indésirables. Les mennonites qui ont été amenés ici sous l'administration d'Alexander Mackenzie, sous certaines garanties, ont montré qu'ils étaient d'excellents colons au point de vue agricole. Mais, jusqu'ici, ils ne se sont pas du tout assimilés aux autres citoyens. Je voudrais signaler le fait que, dans les emprunts nationaux, le Fonds patriotique et les autres œuvres de guerre, les mennonites ont très bien agi, et ont souscrit généreusement, montrant ainsi leur sympathie envers l'idéal de liberté pour lequel les nations civilisées du monde combattaient.

Un DEPUTE: Ont-ils offert leurs services?

M. RICHARDSON: Non, ils n'ont pas offert leurs services à l'armée. Ils croient à l'injonction de l'Ecriture: "Tu ne tueras pas." Ils sont fermement convaincus qu'ils ne doivent pas participer à la guerre. C'est un cas de conscience et je n'ai jamais cru devoir trop les blâmer, dans les circonstances, d'adhérer à leurs convictions religieuses. Je représentais autrefois la circonscription de Lisgar, où se trouvent beaucoup de mennonites. Je les ai trouvés très agréables et très paisibles. Cependant, il est vrai qu'ils ne fréquentent pas nos écoles.

L'hon. M. LEMIEUX: Les premiers mennonites sont-ils venus des Etats-Unis ou de Russie?

M. RICHARDSON: De Russie, paraît-il. Pour bien faire saisir toute ma pensée, j'ajoute qu'on inaugure un nouveau système pour les Ruthènes du Manitoba. Le gouvernement actuel du Manitoba, dont je ne me constitue pas ici le défenseur, ap-

plique un excellent système. Lorsque ces Ruthènes étaient sous la direction des politiciens, on leur fit toute sorte de promesses et souvent on leur permit de tenir leurs écoles à leur guise et de s'y servir de leur propre idiome national. Le gouvernement Norris a mis fin à tout cela. Dans la personne de l'honorable Dr Thornton, le Manitoba possède un excellent ministre de l'Instruction publique. J'ai récemment eu l'avantage de visiter le comté que j'ai l'honneur de représenter ici et où il se trouve une nombreuse population de Ruthènes. En compagnie du ministre de l'Instruction publique et de M. D. A. Ross, député de ce comté à l'assemblée législative provinciale, j'ai visité quelques-unes de ces écoles et j'ai constaté que les enfants de parents étrangers avaient fait d'étonnants progrès. Ils sont fort intelligents et progressistes ; en réalité, ils font plus de progrès que les enfants de parents anglo-saxons. Dans ces écoles, on n'enseigne que l'anglais et l'on ne tolèrera pas l'enseignement d'aucun autre idiome. Depuis l'abolition du régime de la faveur, ou du moins depuis qu'on a éliminé, dans une large mesure, cette politique de clientèle, ces étrangers ont de meilleures aspirations et nourrissent des idéals plus élevés. Je m'accorde à dire, avec le ministre de l'Immigration, qu'il faut s'intéresser au progrès de ces groupes étrangers, chercher à leur donner de bons exemples, et les orienter vers le droit sentier, surtout les engager à devenir citoyens britanniques. Dans mon comté, je le répète, il y a d'importants groupes étrangers. La loi des élections en temps de guerre, qui a été appliquée pour la dernière consultation populaire, n'autorisait pas ces étrangers à voter. Je le dis à regret, de temps à autre, d'inquiétantes rumeurs me sont parvenues au sujet de certains groupes de Springfield, de Winnipeg et d'autres districts adjacents. On dit même qu'ils s'attendent à un soulèvement et que la date même en a été fixée. J'en ai informé les ministres, afin qu'ils puissent prendre les mesures voulues pour mettre fin à ces tentatives.

M. MACKIE (Edmonton-Est) : Quels sont donc ces groupes, chez qui existerait ce danger d'un soulèvement?

M. RICHARDSON : Il s'agit des groupes venus des pays de l'Europe centrale.

M. MACKIE (Edmonton-Est) : Dans quelle partie de l'Ouest?

M. RICHARDSON : C'est surtout le Manitoba qui est visé dans mes observations.

M. MACKIE (Edmonton-Est) : Pouvez-vous apporter preuve à l'appui?

M. RICHARDSON : Oui, j'ai là-haut, parmi mes papiers, une lettre de M. D. A. Ross, député à la législature provinciale du Manitoba, et il donne à entendre qu'il existe un danger. La veille de mon départ pour Ottawa, la semaine dernière, après m'avoir rendu visite chez moi, il y a huit jours, M. Ross m'appela au téléphone pour me dire d'avertir le Gouvernement que la situation était fort grave; qu'il avait fait le tour de son comté, et que partout, ainsi que dans les circonscriptions voisines, les étrangers parlaient d'un soulèvement à une certaine époque. Si je ne me trompe, il dit que la date fixée, était quelque jour en mai prochain. J'en ignore la cause, mais dit-il, l'esprit du bolchévisme est à l'ordre du jour, que ces étrangers s'imaginent que les spéculateurs, au Canada, ont encaissé des sommes énormes. . . . . .

M. JACOBS : C'est bien cela.

M. RICHARDSON : . . . . qu'il faudrait leur confisquer tout cela, quitte à appliquer d'autres mesures de châtiment.

M. JACOBS : C'est parfait.

M. RICHARDSON : Je ne saurais dire au comité les idées énoncées par ces étrangers en pareille matière; seulement, j'ajoute que si je suis bien renseigné, ils s'inspirent d'un dangereux radicalisme.

M. TWEEDIE : Depuis combien de temps sont-ils au pays ?

M. RICHARDSON : Il y a bien dix, douze ou quinze ans. Ces Ruthènes sont des laborieux et fort prospères. Ils ont acheté des parcelles de terrain dans ce pays pour y faire la culture maraîchère, la culture sur une petite échelle et le reste, et les progrès qu'ils ont faits en agriculture sont vraiment étonnants. Si l'on sait bien manier ces groupes, même à ce moment critique, il n'y a guère lieu de rien appréhender.

A ce propos, M. Ross me dit que l'évêque Budka, dont les députés ont dû entendre beaucoup parler de temps en temps. . . .

L'hon. sir SAM HUGHES : Oui, oui.

M. RICHARDSON : . . . .est l'instigateur de cette agitation et l'on s'étonne que les autorités n'aient pas traité l'évêque Budka comme il le mérite.

L'hon. sir SAM HUGHES : Est-ce que l'évêque Budka est le même évêque qui demande l'adoption d'un bill soumis en ce

moment à la Chambre, au sujet de certains enfants de race ruthène?

M. RICHARDSON: Il m'est impossible de donner un renseignement à ce sujet à l'honorable député.

L'hon. sir SAM HUGHES: Je le donnerai.

M. RICHARDSON: Je ne suis pas au courant, personnellement, des actes de l'évêque Budka, mais M. Ross, député provincial de Springfield, m'assure que c'est un homme très dangereux. Je constate, dans la presse de Winnipeg que les soldats rapatriés se proposent d'intervenir dans le cas de l'évêque Budka, et vous pouvez être sûr, monsieur le président, que si les soldats qui reviennent du front se mêlent de l'affaire, ils vont la régler rapidement. Je vois, toutefois, dans une dépêche qui publient les journaux du matin, que l'on est déjà intervenu. probablement par l'intermédiaire des fonctionnaires du Gouvernement à la suite du renseignement que j'ai donné à l'administration, et l'on a cité l'évêque Budka devant les autorités pour qu'il explique pourquoi il ne serait pas déporté. Je présume que le Gouvernement a pris cette mesure pour que justice soit rendue, et je félicite le Gouvernement de l'empressement qu'il a mis à agir. Comme je l'ai déjà dit, je n'ai pas de renseignements personnels à communiquer à la Chambre, bien que j'aie appris de source que je crois parfaitement sûre qu'un état de choses plutôt dangereux, sinon menaçant, existe dans cette région.

M. MACKIE (Edmonton): L'honorable député de Springfield veut-il déposer sur le bureau de la Chambre la lettre qui contient, dit-il, les renseignements dont il s'agit?

M. RICHARDSON: L'honorable député de Springfield fera exactement comme il lui plaira à ce sujet. J'ai pris la parole pour donner au comité le bénéfice d'un renseignement qui m'a été communiqué, et j'espère que le Gouvernement réglera l'affaire comme elle doit l'être . J'ai saisi la première occasion à mon retour de Winnipeg, la semaine dernière, pour communiquer un renseignement aux membres du Gouvernement qui sont particulièrement chargés de cette partie de l'administration. J'ai appris ensuite qu'on avait fait des démarches; qu'on avait envoyé des instructions pour voir M. Ross et recueillir le plus de renseignements possible et de faire une enquête en vue d'empêcher qu'une révolte incendiaire éclate, comme semblent l'avoir décidé une certaine partie de la population.

[L'hon. sir Sam Hughes.]

M. CLARK (Red-Deer): En prenant la parole sur ce sujet, je regrette de ne pouvoir adopter les vues du Gouvernement. Je le regrette d'autant plus sincèrement que je sais qu'un certain groupe de la Chambre ne m'accordera aucun mérite pour n'être pas de l'avis du Gouvernement. J'ai entendu une partie considérable du discours du ministre (M. Calder) et je n'ai pu apprécier complètement son point de vue de la nécessité qui existe habituellement d'avoir une politique de cohésion dans le cabinet. Mon honorable ami a parlé avec beaucoup d'enthousiasme du besoin qu'a le Canada d'augmenter sa population. Dans les temps ordinaires, nous serions du même avis et nous emploierions le langage de mon honorable ami, mais nous ne vivons pas à une époque ordinaire, et quand il semble que la politique du Gouvernement paraît manquer de cohérence, c'est en ceci: Dans sa politique exposée par les projets que le discours du trône a mentionnés et par les mesures discutées ici, il existe une appréhension que nous pourrions ne pas être capables de gouverner sans une difficulté considérable, pendant les quelques années à venir, les habitants que nous avons déjà au pays. Je ne crois pas, monsieur le président, que ce soit un exposé faux des discours que nous avons entendus dans cette Chambre, pour appuyer certaines mesures. Le Gouvernement a pris des précautions extraordinaires et s'en est attribué tout le mérite, pour empêcher qu'il y ait des sans-travail dans ce pays au moment des années difficiles qui vont arriver immédiatement et qui, nous l'espérons, ne seront pas nombreuses.

Pour moi, je ne peux pas voir la cohérence ou la stabilité d'une politique qui, d'un côté, est destinée à soulager la population que nous avons déjà, et d'autre part à augmenter cette population en appliquant une politique d'immigration. . . .

L'hon. M. BELAND: Très bien, très bien.

M. CLARK (Red-Deer): Et je serais heureux si, en examinant cette question sans avoir d'autre pensée à l'esprit que de suivre les méthodes les plus sages pour le Canada, le ministre ou quelques autres membres du Gouvernement pouvaient résoudre la difficulté que nous prévoyons sur ce point particulier.

La distinction que je fais d'une façon générale entre les temps ordinaires et l'époque que nous traversons s'applique également à certaines des observations qui sont tombées des lèvres de mon bon ami de Montréal; j'oublie le nom de la division électorale qu'il représente ici.

M. McMASTER: Le bon naturel ne constitue nullement une distinction lorsqu'il s'agit des députés qui représentent la ville de Montréal ici.

M. CLARK (Red-Deer): Si je me rappelle bien, je fais allusion à l'honorable député de la division Saint-Laurent de Montréal.

L'hon. M. LEMIEUX: Pas du tout; il s'agit de l'honorable député de la division Georges-Etienne Cartier.

M. CLARK (Red-Deer): J'ai entendu un gazouillement venant d'une autre région qui me donne fortement la tentation de raconter une histoire; cependant je résisterai à la tentation pour l'instant.

L'hon. M. BELAND: Ecoutons l'histoire de l'honorable député.

M. CLARK (Red-Deer): Je partage le sentiment qui a dicté les remarques de mon honorable ami de Montréal (M. Jacobs) relativement aux temps ordinaires; il a eu raison de faire observer que nos ennemis d'aujourd'hui peuvent être nos amis de demain. Tous ceux qui sont au fait de l'histoire de l'Angleterre se rappelleront qu'il fut une époque où les Anglais ne manquaient jamais de désigner les Français sous le nom de "mangeurs de grenouilles" et les Français leur rendaient la politesse en désignant l'Angleterre sous le nom de: "la perfide Albion". Cette haine s'est prolongée pendant plusieurs années à la suite des grandes guerres survenues entre la France et la Grande-Bretagne.

L'hon. M. LEMIEUX: Quelques siècles.

M. CLARK Red-Deer): Non pas pendant des siècles, mais pendant plusieurs années. Cependant, mon honorable ami l'a laissé entendre tout à l'heure, ces sentiments se sont évanouis au point que la France et l'Angleterre se sont alliés au cours de la dernière guerre. Il a fallu du temps, toutefois, pour en arriver là. Voilà pour quelle raison je suis d'avis que mon honorable ami n'a pas suffisamment tenu compte de ce fait au cours de ses remarques.

L'honorable député a fait valoir d'autres arguments dont je n'ai guère saisi la force à l'appui d'une vigoureuse politique d'immigration. Il a rappelé que la race à laquelle il a la distinction—j'emploie ce mot avec la plus grande sincérité—d'appartenir a erré pendant quarante années dans le désert, ce qui ne l'a pas empêchée de s'établir dans la Terre promise. Or, l'histoire rapporte que le premier acte des Hébreux, dès qu'ils entrèrent dans la Terre promise, fut de passer au fil de l'épée tous les habitants du pays. Si c'est là la conception du bien que l'immigration peut accomplir dans un pays, suivant mon honorable ami, j'espère que le Canada ne recevra pas beaucoup d'immigrants de ce calibre particulier. Je le répète, toutefois, j'approuve le ton général des observations qu'il a faites, car elles s'appuient sur des faits historiques bien connus. Je suis convaincu que ces haines de race finiront par disparaître; s'il en était autrement, nous aurions soutenu la guerre la plus inutile de toute l'histoire du genre humain. Si j'ai bien compris, la ligue des nations, qui soulève l'enthousiasme de l'énorme majorité du peuple canadien, est destinée à mettre un terme aux guerres sanglantes et à faire disparaître le plus tôt possible de l'esprit humain ces haines de race qui sont la cause de la plupart des grands conflits.

Après cette disgression, je reviens à la situation actuelle du Canada et au programme d'immigration du Gouvernement que le ministre a exposé dans ses grandes ligues. A part du fait que nous venons à peine de sortir des affres d'une guerre terrible et que des malentendus sérieux existent entre les diverses races du globe, il y a encore d'autres raisons pour nous engager à être prudents relativement à l'immigration et aux méthodes à employer pour résoudre le problème. Avant la déclaration de la guerre, il s'est produit un exode dans l'ouest du Canada. On l'a affirmé ici, et personne n'a contredit l'assertion parce qu'elle était indiscutable. Nous aurons peut-être l'occasion de discuter au long les causes économiques de cet exode des colons de l'Ouest qui a précédé la déclaration de la guerre, avant la fin de la présente session. Depuis le commencement des hostilités, cela va sans dire, le chiffre de la population de l'Ouest a passablement diminué; je ne tiens pas à citer de chiffres à ce sujet, mais c'est un fait notoire que les rangs de notre population de l'Ouest se sont éclaicis. Je présume que pour ce qui est des premières années de la guerre, il est possible de fournir une explication qui n'est pas étrangère à la guerre elle-même. Cependant, le fait brutal est là, l'exode des colons de l'Ouest a commencé avant la déclaration des hostilités, s'est continué pendant la guerre, et cette circonstance est de nature à nous faire voir le problème de l'immigration sous un tout autre jour que celui auquel se place avec enthousiasme le ministre de l'Immigration et de la Colonisation qui semble disposé à favoriser l'immigration à outrance. Certes, il a fait l'aveu que nous étions à blâmer parce que nous n'avons pas accom-

pli tout ce que nous aurions dû faire à l'égard des immigrants par le passé. Il y a beaucoup de vrai dans cette assertion, si nous nous plaçons à un certain point de vue. Cependant, la première raison qu'il invoque pour excuser une vigoureuse campagne d'immigration indique qu'il est disposé à s'occuper des nombreux venus à l'heure qu'il est, puisqu'il a affirmé que le Gouvernement sera obligé d'augmenter encore le fardeau des taxes reposant sur les épaules de notre population. Nous n'avons rien fait pour les immigrants par le passé; mais à l'avenir, le ministre a l'intention de rattrapper le temps perdu en les surchargeant de taxes dès leur arrivée au pays. C'est peut-être là une interprétation un peu trop libre du sens des remarques de mon honorable ami. Cependant, je tiens à faire observer purement et simplement que, pour moi, ce n'est pas du tout une raison pour que nous tentions d'attirer au pays à l'heure qu'il est une certaine catégorie d'immigrants.

Les gens qui prennent des homesteads ou des terres de peu d'étendue, sont de pauvres contribuables au début de leur établissement dans l'Ouest canadien. Cette remarque s'applique aux diverses autres branches de l'activité nationale à l'égard desquelles le ministre assure qu'un surcroît de population nous serait profitable. Si j'ai raison de dire qu'avant la guerre nous perdions des habitants et de ceux qui se trouvaient sur des terres de l'Ouest, il suit de là qu'il importe de savoir, pour promouvoir les meilleurs intérêts du Canada, en quoi péchait le gouvernement de cette contrée, en quoi péchait, par exemple, nos méthodes de taxation, notre politique commerciale, les conditions d'existence qui faisait que ces gens-là désertaient le pays. Ce serait de la part du Gouvernement une occupation plus féconde que celle de présenter un projet de loi ou de faire un discours dont le prétexte est de promouvoir l'immigration sur une grande échelle.

Nous sommes arrivés à une période de notre histoire où, avec un bon gouvernement, il ne serait pas nécessaire de parcourir le monde pour y engager les gens à venir habiter le Canada. Je suis de ceux qui peuvent parler des appréhensions et des épreuves de l'immigrant, puisque j'en suis un moi-même, et je crois savoir que nul pays au monde n'offre, autant que le Canada, des chances d'avancer sa position dans la vie et de jouir d'une existence intelligente et libre. mais à la condition que le pays soit bien gouverné. C'est de quoi bien des choses dépendent. Faisons que nos lois présentent des chances égales à tous les groupes de notre population et nul pays au monde n'encouragera d'avantage les gens trop serrés chez eux à venir habiter nos bords.

Je croirais cependant devoir mettre un peu plus de réserve dans mon langage, quoique, monsieur le président, je me sois servi de termes fort réservés en disant que la condition d'où je fais dépendre les succès de notre tâche est de grande importance et l'a été sous tous les gouvernements, selon que mes études d'économie politique ont pu me l'enseigner. Je ne crois que nous ayons besoin de hâter pour le moment l'immigration de nouvelles recrues. Le Canada est arrivé à une période de son histoire où il est manifestement vrai que le meilleur agent d'immigration est le colon qui a réussi. Que les gouvernements de ce pays veuillent bien ne pas tarder à se convaincre de ce fait et ils auront avancé d'un grand pas l'aurore de l'immigration, en tant qu'il s'agit de nous assurer des colons de la bonne sorte.

Je disais au début de mes observations que j'envisageais cette affaire de façon quelque peu différente de celle du Gouvernement, et le bill contient certaines dispositions que l'on discutera plus commodément en leur lieu; mais j'en aurais abordé l'examen d'un point de vue tout différent de celui auquel le Gouvernement n'a paru se placer. Il semble se préoccuper beaucoup de ceux qu'il tient hors du pays. J'aurais abordé la question au point de vue canadien et je me serais demandé quelle pourrait bien être la meilleure politique à suivre dans la présente circonstance. Nous avons accompli de grandes chose dans la guerre qui vient de finir; nous avons envoyé outremer un nombre énorme de nos habitants et le problème que nous avons à résoudre en premier lieu, c'est celui de les réabsorber dans notre vie civile et, cela fait, de mettre en excellente position ceux qui, passés outre-mer, se sont battus pour nous. Le premier de nos devoirs est de gouverner le pays et d'orienter notre politique de façon à les traiter convenablement, car c'est un devoir que nous avons à remplir envers eux. Notre deuxième devoir sera de leur assurer des femmes qui leur conviennent, et je ne crois pas qu'ils aient beaucoup de mal à les trouver. Nous aurons par là posé les bases d'une population qui ne le cédera à nulle autre au monde. Pour ces deux raisons, je crois que, pour les trois années à

venir, le premier devoir du Gouvernement serait de consacrer toute son attention aux problèmes relatifs à nos combattants en ce qui regarde l'immigration. Le gouvernement américain, dont l'expérience en ces matières est plus longue que la nôtre, doit avoir eu présente à l'esprit cette considération et il a, si je ne me trompe, adopté une politique puelque peu différente de celle que ce projet de loi nous annonce. Avant cette déclaration de la politique du gouvernement américain, je disais à mes amis de l'Ouest que, pour ma part, j'approuverais que l'on fermât la porte à tout le monde pendant trois ou quatre ans, excepté à des citoyens de pays alliés et choisir avec soin. C'est là une politique que j'appuierais, sans y mettre toutefois de l'hostilité envers les autres, et c'est ce que je désire faire bien comprendre à mon honorable ami de George-Etienne-Cartier (M. Jacobs).

Je le répète, j'approuve les principes généraux qu'il a posés, et à preuve de ma sincérité, je dirai que, dans un rayon de trente milles de chez moi, il y a des Allemands, nés en Allemagne et établis depuis aussi longtemps que moi dans l'Ouest, qui se sont parfaitement bien conduits durant la guerre, avec qui je me suis très bien entendu depuis les dix-sept années que je vis dans l'Ouest, et avec qui j'espère continuer de bien m'entendre. Voilà ce que je n'hésite pas à dire, si mal compris que je puisse risquer d'être en certains quartiers. Je ne tiens pas que nous fassions comme les Etats-Unis au point de vue de l'exclusion, mais je veux que le Canada soit gouverné de manière que les meilleurs sujets d'un pays étranger qui ne seraient pas heureux de vivre dans leur patrie, viennent s'établir dans le nôtre et puissent y vivre contents. Voilà toute la part que je voulais prendre à ce débat qu'il eût peut-être été préférable de soulever à l'occasion de la 2e épreuve de ce bill.

M. ANDREWS: Au cours des dernières vacances il m'a été donné d'assister, à Winnipeg, à une réunion considérable composée de rotariens, de kiwanis, de membres du club canadien, du club des femmes canadiennes, de vétérans de la grande guerre, de vétérans de l'empire, de vétérans de l'armée et de la marine, d'orangistes, etc. On estime qu'au moins trente-cinq mille citoyens de Winnipeg étaient représentés à cette réunion Le président fit remarquer qu'à l'exception des membres du Club canadien et des vétérans de la grande guerre dont l'opinion au sujet de l'admission des hutterites était bien connue, l'auditoire se composait de personnes invitées sans savoir ce qui devait se passer. La discussion s'est faite très librement, et cette Chambre comptait, à la réunion, au moins quatre de ses membres. Ceux qui ont adressé la parole avaient évidemment étudié avec soin le sujet qu'il s'agissait de discuter, et je regrette qu'ils ne soient pas ici pour répéter leurs discours, car ils ont passé en revue toute l'histoire des hutterites jusqu'à ce jour. Ils ont rappelé surtout que les hutterites existent depuis quatre cents ans et ne comptent plus que quelques mille sujets; que durant toute cette période ils se sont montrés communistes et assez exclusifs pour jeter sur le pavé quiconque n'était pas de leur avis. On a cité le cas de personnes âgées d'une soixantaine d'années, qui se trouvaient dans la misère après avoir appartenu à cette colonie-là durant vingt ans.

L'hon. sir SAM HUGHES: Tout comme lorsqu'il s'agit de nationalisation.

M. ANDREWS: Je me suis rendu compte que l'institution des hutterites n'est prise au sérieux, là-bas, qu'en tant qu'elle se rattache aux problèmes des étrangers de nationalité ennemie. Les hutterites n'ayant atteint que le chiffre de quelques mille en quatre cents ans, ils ne sont pas nombreux et ils n'ont pas obtenu grand succès. Cependant, à cause du problème des étrangers de nationalité ennemie, la réunion a décidé, à l'unanimité, qu'il fallait les arrêter sans retard et aborder, sans retard aussi, la question de la nationalité par rapport à notre pays. On a beaucoup blâmé le Gouvernement de sa lenteur à ce sujet, on a exprimé l'espoir qu'il n'y aurait plus de retards et on a déclaré que s'il y en avait, on le tiendrait lui-même responsable des conséquences. Il règne, dans l'Ouest, un sentiment très prononcé au sujet d'une certaine classe d'étrangers. Ce sentiment est si fort, qu'on ne saurait le traiter à la légère. Hier, en proposant la deuxième lecture du bill, l'honorable ministre a parlé des erreurs du passé. S'il faut en croire un vieil aphorisme, "qui ne fait pas d'erreur ne fait pas autre chose, non plus". Cet aphorisme s'applique tout aussi bien au Gouvernement qu'aux particuliers. Etabli depuis des années dans l'Ouest, où les Indiens ont passé encore bien avant moi; vivant là au milieu de nos ressources non développées, j'ai été heureux comme bien d'autres de voir ces étrangers nous arriver en vertu de l'ancienne politique d'immigration, car nous avions besoin d'un peu d'aide pour développer notre pays. L'honorable député (M. Richardson), qui s'y connaît très bien, a fait remarquer, à bon droit, que notre erreur n'a pas consisté

à les amener ici, mais à les traiter comme nous les avons traités après leur arrivée. L'ancien Canadien de l'Ouest me semble parfois avoir été trop caractérisé comme trappeur, et trop porté à écorcher sa proie aussitôt après l'avoir abattue. Je me souviens fort bien de ces hommes robustes, vêtus de peau de mouton, qui, à l'hiver, prenaient le chemin du bois, armés de hachettes qu'ils avaient apportées du vieux pays.

Ils se mettaient un de chaque côté d'un arbre qu'ils abattaient en le picotant comme des piverts; puis ils le débitaient en billes de quatre pieds de longueur et, après en avoir empilé une corde—ce qui occupait deux hommes pendant une journée entière —tout ce qu'ils recevaient, c'était trente cents. Un peu plus tard, au moment d'une élection, quelqu'un s'avisa que, si l'on pouvait leur apprendre à faire une croix, ils seraient en état de voter. Aussi, leur fit-on prêter serment comme à de bons citoyens et la bouteille de whisky blanc suivit de près.

Je m'étonne parfois que les étrangers ne nous aient pas causé plus d'embarras. Cependant, le moment est venu de faire le saut. Des cartouches de six pouces ont fait entrer dans la tête de nos soldats que le titre de citoyen est d'une importance vitale et qu'il faut régler la question. L'Angleterre et le Canada n'ont pas mis deux ans à sortir de léthargie. Autrement, nous aurions été rossés. Je ne veux pas laisser entendre que les recrues des premiers jours de la guerre étaient plus courageuses que les hommes qui se sont enrôlés plus tard, car en réalité, je suis persuadé qu'il fallait plus de courage pour prendre les armes aux dernières phases des hostilités; mais c'est l'entrain de ceux qui ont volé sous les drapeaux en 1914 qui a sauvé la situation, et je suis d'avis qu'à l'avenir, ce qui comptera, ce ne sera pas nos grandes voies ferrées, nos immenses richesses, ni nos millionnaires, mais la réputation du Canada. Nous devons produire et élever en ce pays des hommes qui, au premier signal, courront aux armes pour le défendre.

M. REDMAN: Je suis entièrement d'accord avec d'autres députés qui disent que notre politique d'immigration ne doit pas afficher un sentiment d'hostilité envers une nation ou une race. L'histoire constate que nos ennemis peuvent un jour devenir nos amis. Bien que cela soit vrai et doive nous guider, il y a lieu de faire observer que la guerre n'a pas encore pris fin et qu'il règne au Canada, principalement parmi les anciens combattants, un vif sentiment d'inimitié à l'égard des Allemands, et je ne puis rien concevoir de plus propre à intensifier ce sentiment que de leur ouvrir nos portes en ce moment. Si nous voulons apaiser le sentiment d'hostilité qui existe incontestablement contre le peuple allemand, nous devons faire en sorte de ne pas irriter les soldats revenus du front et les Canadiens en général, en accueillant une foule de gens qui parlent allemand, s'ils ne sont pas originaires d'Allemagne.

Les anciens combattants canadiens se sont prononcés contre l'immigration, dans le Canada occidental, des hutterites et des mennonites. Cet après-midi, le représentant de Lethbridge a donné des raisons suffisantes, selon moi, de ne pas recevoir ces gens-là. Ce pays n'est pas d'avis, et il ne le sera jamais, je l'espère, de fermer ses portes aux gens à cause de leur religion; nous ne devrions jamais nous guider sur ce principe.

L'hon. sir SAM HUGHES: L'honorable député veut-il dire à cause de ce qu'ils croient ou de ce qu'ils ne croient pas? Plusieurs ont été admis parce qu'ils appartenaient à une certaine religion.

M. REDMAN: Je ne veux dire ni l'un, ni l'autre. Je déclare seulement qu'il faut faire abstraction de la religion, dans la discussion de cette question. Outre les raisons énumérées par le représentant de Lethbridge, je voudrais signaler un autre trait caractéristique qui est la source d'une grande injustice envers les autres citoyens de l'Ouest, à savoir: leur mode d'acquisition des terres. Ils achètent une certaine étendue de terrain, quatre lopins, probablement contigus, et aussitôt leurs voisins désirent s'en aller. La valeur de leurs terres baisse; personne n'en veut, sauf les membres de ces organisations; et de cette manière, l'établissement agrandit au détriment des citoyens établis dans les environs qui ont le droit, il va sans dire, de vivre où bon leur semble.

Je suis bien aise que l'article 13 du bill autorise le Gouvernement à remédier, au moyen d'un décret du conseil, à des situations semblables, dès qu'elles prennent naissance. Depuis quelques mois, il existe un profond mécontentement dans l'Ouest canadien, et cela s'explique, lorsqu'on se rappelle qu'il y a dans ce coin du pays autant d'étrangers qu'on en peut tolérer, et que les nôtres désirent vivre conformément aux aspirations britanniques. La situation est si grave dans l'Ouest que le ministère ne devrait attendre que la présente loi reçoive la sanction royale avant de rendre un décret du conseil qui fermera

la porte aux hutterites et aux mennonites, mais il devrait les exclure dès maintenant en adoptant un décret aux termes de la loi des mesures de guerre. Je ne crois pas nécessaire de dire que cela serait parfaitement légitime, vu que c'est la guerre qui a amené cette situation.

Les soldats canadiens ne veulent pas imposer leur manière de voir au reste de la population, mais leurs sentiments proviennent de circonstances qui, on l'admettra, les mettent en mesure de parler en connaissance de cause.

Ces opinions, ils ont le droit de les nourrir, et il faut leur reconnaître aussi celui de les manifester en tout temps convenable. C'est en termes non équivoques qu'ils ont fait connaître leur sentiment sur cette question et demandé au Gouvernement d'y porter son attention. Vu la gravité de la situation, considérant que les hutterites pénètrent en notre pays à cette heure même, et qu'il est difficile de prévoir les conséquences de la tolérance d'un tel courant d'immigration, il me semble que, maintenant qu'il annonce ces intentions, le Gouvernement ferait bien se prévaloir de la loi des mesures de guerre pour rendre un décret portant exclusion des hutterites, des mennonites et des doukhobors jusqu'à l'entrée en vigueur de la nouvelle loi.

M. WHIDDEN: L'article 13 sera certainement adopté à l'unanimité si le contexte en est aussi parfait que le texte que nous avons sous les yeux.

L'hon. M. CALDER: Que l'honorable député souffre que je l'interrompe un instant. Avant de pousser plus loin l'examen de cet article 13, je voudrais proposer au comité de le modifier par l'insertion du texte suivant à la suite du mot "nationalité", qui est en septième ligne:

—ou race, ou d'immigrants d'une catégorie ou occupation particulière quelconque, à cause de toute situation économique, industrielle ou autre régnant temporairement au Canada, ou parce que ces immigrants sont jugés impropres, eu égard aux conditions ou exigences climatériques, industrielles, sociales, éducationnelles, ouvrières ou autres du Canada; ou parce qu'ils sont jugés suspects à cause de leurs mœurs et coutumes particulières, de leur genre de vie et de leur mode de possession immobilière, et parce qu'ils sont vraisemblablement inaptes à une rapide assimilation ou à assumer, dans un délai raisonnable après leur arrivée, les devoirs et les responsabilités d'un citoyen du Canada.

(L'amendement est adopté.)

L'article, ainsi modifié, est adopté.

M. WHIDDEN: Je suis persuadé que l'article, tel qu'il est maintenant modifié, contentera nos combattants qui reviennent d'outre-mer. Ces soldats, comme disait le représentants de Red-Deer (M. Clark) nous devons les juger dans leur rapport avec le développement du Canada, et nous devons aussi tenir compte de la façon dont ils jugent d'autres personnes en tant que facteurs du développement de notre pays. Que tous les soldats se soient fait une juste opinion au sujet des hutterites, c'est ce que je ne saurais dire, et personne ici n'est en mesure de l'affirmer, car nous ne sommes pas doués d'omniscience. Mais dans l'Ouest, les soldats revenus du front et leurs parents se sont, en somme, prononcés avec beaucoup de sens sur cette question.

Certes, comme l'a fait observer le député de Calgary-Est (M. Redman), il n'est personne ici qui désire exclure les hutterites à cause de leurs seules convictions religieuses; c'est plutôt parce que ces convictions abritent un faux principe politique, une fausse conception du rapport de l'individu avec l'Etat, conception qui fait que ces gens ne peuvent former qu'un peuple à part au Canada. Or, ce qu'il nous faut à l'heure actuelle, ce ne sont pas des groupes nouveaux, mais des Canadiens en plus grand nombre. Nous avons besoin d'autant de gens que nous en pouvons assimiler, mais pas davantage. Par le temps qui court, ce n'est pas le nombre qui compte le plus.

Ces gens peuvent bien apporter de l'argent au pays, ils sont sans doute capables d'acquérir les plus fertiles de nos terres; mais si on leur permet d'apporter ici des conceptions que nous jugeons fausses, nous les laisserons vivre à côté de nous, mais ce ne sera jamais que par tolérance. Ils paient bien leurs dettes, paraît-il: ce sont de bons cultivateurs qui ont de l'argent en banque. Cependant, au Dakota-Sud, le gouvernement et la population en général ont pu constater qu'ils hésitèrent beaucoup à acheter des obligations de la Liberté et qu'ils eurent même beaucoup de répugnance à y songer.

Je suis bien aise de constater que le ministère de l'Immigration et le Gouvernement ont décidé de s'occuper sérieusement des moyens à prendre pour remédier à la situation présente, d'organiser des mesures équitables à l'égard des hutterites cherchant à traverser la frontière et, surtout, de rendre justice au peuple canadien en interdisant de façon définitive l'accès du Canada à cette catégorie d'immigrants.

Ce projet de loi est au nombre des plus importants dont la Chambre aura eu à s'occuper au cours de la présente session; en effet, outre qu'il tend à remédier à un état de

choses qui existe en ce moment, il exercera vraisemblablement pendant de longues années à venir une grande influence sur la situation au Canada. Il marque, et j'en suis fort aise, une réglementation plus pratique et plus scientifique de l'immigration; il marque que l'on se rend compte du besoin d'appliquer en matière d'immigration une politique nationale—le mot est peut-être dangereux, mais je le maintiens—tendant à la nationalisation de tous ceux qui viennent s'établir en notre pays. Et je me plais à espérer que l'on complétera le présent projet de loi par le dépôt d'un autre qui aura pour objet de mettre fin au mode de colonisation consistant à créer des groupements d'étranger venus au Canada sans rien savoir de ce que sont les lois, la mentalité et les institutions canadiennes.

En d'autres termes, à part les écoles publiques des diverses provinces, il faut trouver une méthode simple permettant de nous occuper de la naturalisation et de l'éducation des étrangers qui sont aujourd'hui au pays, ou doivent y venir, de façon à ce que nous ayons plus de citoyens canadiens.

Avant de clore mes observations, j'aimerais soumettre quatre déclarations inscrites dans le projet de loi, et dont la plupart figurent dans cet article. Ce n'est qu'avec prudence que nous devrions faire des déclarations; du moins nous devrions considérer toutes les phases de la question. Je rappelle des paroles qui ont été prononcées à la Chambre, hier, et d'après lesquelles nous devrions ouvrir toutes grandes les portes du Canada, faisant de ce pays un asile, un refuge, pour les premiers venus. Ce peut être de bonne politique pour une Eglise, mais ce n'est pas ainsi que l'on édifie une nation.

Il peut être à désirer que des missionnaires soient animés de l'esprit suggéré par l'honorable député (M. Jacobs) qui a parlé hier. Je n'ai pas les missionnaires politiques à l'idée. Il est incontestable que la prédication de cet évangile de nos jours au pays et la création de rouages permettant d'accepter cet évangile, ne sont pas de nature à nous donner un Canada uni ou un peuple intelligent. Nous verrions dans l'Ouest un groupement d'Etats canadiens, des Etats balkaniques, s'il vous plaît. Le Canada devrait—et je crois que c'est l'avis de l'honorable ministre—ne permettre l'entrée au Canada, par la loi d'immigration, seulement aux étrangers susceptibles de devenir de bons citoyens.

L'hon. sir SAM HUGHES: Ne serait-il pas possible de prendre des mesures fédérales ou provinciales pour que chaque immigrant devienne citoyen du Canada, plutôt que de demeurer sujet d'un pays étranger?

M. WHIDDEN: Je le crois. La présence au pays d'étrangers qui sont devenus sujets canadiens, fournit la meilleure étude du problème de l'immigration future des étrangers de même nationalité. A première vue, je crois que, sans qu'il entre aucune haine dans notre cœur contre certains étrangers ennemis, ce principe résoudra le problème de l'immigration à venir, et que ces étrangers ennemis ne pourront être admis au Canada aussitôt la paix signée.

Je passe à mon troisième point. Il faut protéger notre mode d'existence contre la concurrence économique dangereuse de l'immigration, qu'elle nous vienne d'Europe ou d'Asie. Nous devons prendre les dispositions voulues pour que les étrangers vivant au Canada deviennent rapidement de bons citoyens du pays, qu'ils maintiennent intactes nos institutions démocratiques et concourent à l'unité nationale. Si le ministre et le Gouvernement veulent mettre ces principes en pratique, et je le crois, donnons-leur notre appui. Voyons à ce que les règlements de l'immigration soient appliqués dans la mesure de la puissance d'assimiliation des étrangers, prenant pour base la population étrangère actuelle, disons 5 p. 100 pour une certaine nationalité, 10 p. 100 pour une autre, 3 p. 100 pour celle-ci, 15 p. 100 pour celle-là. Usons de discernement. Pour employer l'expression de l'honorable député de Red-Deer (M. Clark), faisons dans un avenir prochain un choix d'immigrants parmi les nations alliées.

Ayons un bureau de répartition fédéral. D'une façon ou de l'autre nous devrions avoir une répartition des colons, ce qui ne serait que juste. En sus du programme éducationnel des provinces, nous devrions avoir un bureau fédéral d'éducation générale dans le but d'initier à l'histoire et aux devoirs d'un citoyen du Canada tous les immigrants et les colons qui ignorent la langue anglaise.

M. RICHARDSON: J'ai oublié de dire dans mes observations que suis absolument opposé à l'immigration des hutterites. Je dois cette explication de peur que mon silence ne soit interprété comme si j'y étais favorable. Dans l'Ouest, et à Winnipeg, en particulier, la question est très aiguë. Je suis opposé à toute immigration des mennonites, des doukhobours et des hutterites.

M. STEELE: L'article 13 ouvre, je crois, une nouvelle ère à la politique d'immigration au Canada. Enfin, le Canada va choisir ses immigrants. Voilà qui paraît être le principe caractéristique énoncé dans l'article: le choix des immigrants.

Dans le passé, nous avons, jusqu'à un certain point, ouvert nos bras à tout immigrant qui, pour une raison ou pour une autre, jetait son dévolu sur le Canada. A l'avenir, nous n'accepterons que ceux que nous trouverons bon d'admettre dans nos murs. Nous avons été négligents en ce qui regarde les droits de citoyen, je dirai même que nous avons été d'une négligence presque criminelle.

Il est temps aujourd'hui, en notre qualité de citoyens canadiens, en notre qualité de Gouvernement, de modifier notre politique et reconnaître que tout immigrant arrivé au milieu de nous devient, pour ainsi dire, un protégé de notre Gouvernement, du moins pendant un certain temps, et que le Gouvernement a le devoir de lui aider à faire un bon citoyen. J'espère que jamais le Canada ne verra la répétition de ce qui s'est passé ici depuis quatre ans : des hommes venus au pays en qualité d'immigrants, et qui, peut-être en temps de paix, ne méritaient aucun reproche, se sont révélés sympathiques à l'ennemi, dès que le Canada était en danger. Si ce même phénomène se produit de nouveau, nous pourrons nous en prendre au Gouvernement, qui aura manqué à son devoir, parce qu'il aura négligé d'enseigner à ces hommes les privilèges et les responsabilités qui incombent à un citoyen de ce pays. Sans vouloir m'arrêter bien longtemps là-dessus, je dis qu'un de nos premiers devoirs vis-à-vis des immigrants pour en faire des citoyens canadiens, c'est de les obliger à acquérir une connaissance sérieuse de la langue anglaise, et cela dans très peu de temps, quelques années, au plus, sans quoi, ils ne pourront devenir citoyens. A mon sens, si nous cherchions à comprendre la situation de ceux que nous désignons comme étrangers, nous constaterions qu'une des principales raisons de leur extranéité, c'est leur attachement exclusif à leur langue maternelle et leur répugnance à apprendre l'anglais. Ce n'est pas que je m'oppose à cet attachement pour sa langue nationale; mais quiconque nous arrive au Canada,—où l'anglais et le français, aux yeux de ceux qui préconisent l'apaisement, sont les langues du pays,—et décide de devenir citoyen du Canada, devrait être mis en mesure de comprendre qu'il ne saurait se faire naturaliser sans avoir au préalable, une connaissance sérieuse de la langue anglaise, car une fois familiarisé avec l'anglais, ces gens verront à ce que leurs enfants l'apprennent pour leur compte; puis, à mesure qu'ils apprendront à se servir de la langue du pays, ils seront à même de lier des relations plus suivies et plus cordiales avec ceux dont la langue est l'anglais; et c'est ainsi que presque sans s'en apercevoir, ils adopteront les coutumes et la forme d'esprit de la population anglaise ambiante.

Je vois, avec plaisir, que le Gouvernement a consenti à modifier cet article pour qu'il n'établisse pas l'exclusion d'une secte religieuse. Les mennonites ont été fortement critiqués aujourd'hui, et si le présent article gardait sa forme primitive, il frapperait d'exclusion tous les mennonites, à condition que le Gouvernement ait promulgué un décret du conseil dans ce but. Mais, il y a mennonites et mennonites, et j'affirme que si l'on nous a donné, cet après-midi, une idée juste des adeptes de cette secte qui arrivent actuellement dans l'ouest du Canada, ils diffèrent en tous points, des mennonites d'Ontario, qui me sont connus. Je crois de mon devoir de rendre témoignage à la valeur des mennonites, en tous les cas, d'un certain groupes de mennonites, qui habitent cette province. Plusieurs d'entre eux, me sont très bien connus et je dois dire que nous n'avons pas 'aujourd'hui dans l'Ontario, sous bien des rapports, une meilleure classe de citoyens—peut-être faudrait-il dire habitants—que ces mennonites. Ce sont d'excellents cultivateurs, des gens laborieux, dont la vie de famille est sans reproche; leurs mœurs sont des plus pures, et ils sont bien attachés à leur religion. Permettez-moi aussi d'affirmer au sujet de ces gens, une chose qui ne peut se dire de tout le monde: leur doctrine peut paraître étrange à certains points de vue, mais la conduite des mennonites est toujours conforme à leur doctrine. La seule chose qu'on puisse leur reprocher, à mon avis, c'est leur opposition au service militaire, leur haine de la guerre. Leur doctrine condamne la guerre et ils sont absolument fidèles à cet enseignement de leur religion comme à toutes leurs autres croyances. Il y a des siècles qu'ils suivent ce dogme; ils étaient alors opprimés en Europe et, heureux d'échapper à cette oppression, ils se sont réfugiés aux Etats-Unis. Ils ont quitté l'Etat de Pennsylvanie et traversé en Ontario, toujours pour la même raison; on cherchait à leur imposer le service militaire durant la guerre de la révolution. Laissez-moi dire en plus, que les mennonites ne sont pas germanophiles. Peut-être, y en a-t-il quel-

ques-uns; je crois même qu'un certain nombre le sont, mais durant le cours de cette guerre, ils étaient en grande partie sympathiques à l'Angleterre, car bien qu'ils ne soient pas très renseignés sur le mode de vie et les institutions britanniques—un des dogmes de leur religion, enjoint à tout membre de se comporter loyalement envers le pays qu'il habite; leur conduite durant les quatre dernières années, l'a bien démontré. Les mennonites, dit-on, n'ont pas souscrit à l'emprunt de Victoire. Permettez-moi de vous citer un exemple, pour montrer de quelle façon, certains mennonites, mes voisins, ont souscrit à l'emprunt de la Victoire, l'automne dernier.

Un groupe de 160 familles, près de la ville où je demeure, contribua alors aux obligations de la Victoire la somme de 39,000 dollars, c'est-à-dire environ 250 dollars par famille. Il se faisait là en même temps une campagne pour le fonds de secours belge, et la souscription du même groupe à cet effet atteignit environ 5,200 dollars. Je dis cela en toute justice pour une population d'Ontario respectée de tout le monde, tenue en haute estime, absolument honnête, conséquente envers ses doctrines religieuses, obéissante à la loi (à laquelle elle ne croit pas nécessaire de recourir), dont le genre de vie est d'une morale élevée, et qui adopta notre système d'écoles publiques. Elle encourage l'éducation: ses enfants reçoivent peut-être la meilleure éducation primaire moyenne d'Ontario. Elle n'a rien fait vis-à-vis la loi du service militaire: les mennonites d'Ontario étaient, je pense, exempts du service militaire. Elle est fortement opposée à celui-ci il n'y a aucun doute à ce sujet. Mais le décret du conseil, que je crois adopté, stipulant que nul mennonite entrant dorénavant au Canada ne sera exempt du service militaire, supprime toute difficulté à cet égard. Je suis heureux que le Gouvernement ait présenté ce projet de loi et qu'il y ait inséré cet article 13. J'espère que la nécessité de choisir désormais nos immigrants se fera de plus en plus sentir à mesure que grandira la discussion.

M. DOUGLAS (Strathcona): Je ne vois pas du même œil que ceux qui la critiquent la politique d'immigration suivie en ce pays jusqu'en 1914. La politique d'immigration de l'ancien gouvernement libéral fut la cause de la grande prospérité qui régna dans l'Ouest canadien durant bon nombre d'années. Je vis dans une région du pays où se rencontrent en grand nombre les immigrés dits étrangers ennemis. Je leur dois ce témoignage: durant la guerre, malgré leurs griefs envers la loi des élections du temps de geurre, qui les priva de leur droit de vote, ils se sont conduits, en toute occasion, en bons citoyens canadiens. Il est vrai qu'ils étaient de même nationalité que ceux que nous combattions, et la voix du sang parle avant toute autre; mais leur conduite publique fut aussi bonne, sinon meilleure, que celle d'un grand nombre de gens avec qui nous étions, pourrait-on dire, en terrain neutre. Certaines nationalités de l'Ouest canadien, avec lesquelles les armées alliées combattaient, ont fait preuve d'un plus fort germanisme que les Autrichiens, les Allemands ou les Bulgares du Canada.

On a critiqué le fait que des immigrés en Canada durant les dernières vingt années avaient apporté avec eux leurs idées particulières sur l'éducation et la langue. Cette situation n'existe pas en Alberta. Le gouvernement provincial y est souverain en matière d'éducation; aucun groupement de la population n'a essayé d'enseigner sa propre langue et de préserver ses propres traditions nationales. Cette critique est donc injuste, du moins, envers une grande partie de la population d'Alberta. On a aussi attaqué les mennonites. Le représentant de Lethbridge (M. Buchanan) a dit que les mennonites de sa région vivaient en commun, dans un même ménage, qu'ils étaient communistes en leurs idées et semblaient être socialistes en leur façon de les mettre en pratique. Les mennonites que je connais dans l'Alberta vivent la vie ordinaire; il serait souvent difficile de distinguer leur secte. Dans leur mode de vivre, leurs habitudes, leurs travaux, et tout ce qui fait un bon citoyen, les mennonites du nord de l'Alberta sont, sans exception aucune, peut-être, une bourgeoisie modèle. Mais ils s'opposent, pour des motifs religieux, je crois, au service militaire. Si je suis bien renseigné, cette opposition prit seulement la forme d'un refus de servir comme combattant. Quand il s'est agi de souscrire aux fonds patriotiques, d'acheter des obligations de la Victoire, et de participer aux travaux de la Croix-Rouge et autres choses du même genre, ces immigrés ont contribué aussi généreusement, à mon avis, que tous les autres. Le seul souci de la justice exige donc que ces immigrés soient mieux désignés, dans le sud de l'Alberta.

J'appelle l'attention du ministre sur l'article du projet de loi touchant la naturalité. On a fait venir dans l'ouest du Canada des émigrés des différentes parties de l'Europe. Avant l'adoption de la nouvelle loi de naturalisation de 1914, ces gens pouvaient être naturalisés assez facilement et sans beaucoup de formalités. Mais quand la guerre

se déclara, il faut dire que certains individus de nationalité étrangère, domiciliés en Canada, depuis dix, douze et même quatorze ans, n'avaient pas été naturalisés. On ne devrait pas tolérer un pareil état de choses. Si ces gens veulent établir foyer chez-nous et bénéficier de la citoyenneté canadienne, le Gouvernement devrait exiger qu'après un certain délai raisonnable, trois ans, disons, ils donnent une expression formelle de leur intention de devenir des citoyens du pays.

Aux Etats-Unis un immigrant doit, après trois ans de séjour, signifier son intention de devenir citoyen américain. Si dans un délai de cinq ans, un immigrant n'a pas déclaré son intention de se faire naturaliser, je prétends que ce n'est pas un citoyen désirable et qu'il devrait être déporté. Ce dont nous avons besoin avant tout, c'est de peupler le pays; mais je ne trouve pas qu'il soit juste de permettre à des étrangers de venir ici, partager les bénéfices que le Canada offre à tous ceux qui désirent gagner leur vie, et malgré cela ne pas assumer les obligations d'un citoyen canadien, ni s'y conformer. Le ministre fera bien d'examiner cette phase de la question, et, si possible, introduire dans la loi une disposition, qui obligerait les immigrants de signifier leur véritable intention de devenir citoyens canadiens et de contribuer à la richesse et à la prospérité de la nation qu'ils ont adoptée.

L'hon. M. CALDER: Si je comprends bien mon honorable ami, il dit qu'aux Etats-Unis, la loi oblige un étranger qui a résidé dans ce pays pendant un certain laps de temps, de faire part de son intention de se faire naturaliser. Ce n'est pas le cas.

M. DOUGLAS (Strathcona): Ce n'est pas ce que je voulais dire. Je crois que s'il a l'intention de se faire naturaliser dans un délai de cinq ans, il doit signifier cette intention dans un délai de trois ans. Nous pourrions aller plus loin que cela et exiger qu'il signifie son intention de devenir citoyen canadien.

M. EULER: Monsieur le président, le ministre, en expliquant le projet de loi, a fait certaines remarques que j'approuve entièrement. Je ne peux pas répéter mot à mot ce qu'il a dit, mais j'ai compris qu'il prétendait que, par suite de la guerre, l'esprit des gens en général n'était peut-être pas dans un état tout à fait normal, et que si le Parlement ne se contrôlait pas, on pourrait porter tort aux autres comme à nous-mêmes. Sans doute, la guerre a suscité beaucoup de préjugés et a engendré la haine entre les races. On ne peut guère s'en étonner. Mais, à ce sujet, je voudrais simplement faire remarquer que ces préjugés et ces haines ne dureront pas toujours. Nous devrions nous rappeler, en ce bobent-ci, que quoique ces sentments soient très naturels et qu'on les eût prévus comme devant résulter des événements de la longue guerre qui vient de finir, ils ne constituent pas cependant un guide sûr pour ceux qui légifèrent pour le bienfait du Canada.

Ce qui m'a poussé particulièrement à parler tout de suite a été le discours de l'honorable député de Strathcona (M. Douglas) au sujet des mennonites. Je suis heureux d'approuver beaucoup de ce que mes deux collègues ont dit. C'est avec regret que j'ai lu quelquefois dans les journaux certaines déclarations faites par des hommes publics au sujet des mennonites. Je tiens à dire tout de suite que je ne connais absolument pas les hutterites, mais on les a désignés souvent comme étant des mennonites. Je connais peu les mennonites de l'Ouest; je sais qu'il y a une secte au Manitoba, qui a immigré au Canada en 1873 ou 1875 et qu'on leur a accordé certains privilèges. On a critiqué les mennonites ainsi que les autres qui demeurent dans l'ouest du Canada. On a prétendu qu'ils ne se soumettaient pas aux coutumes du pays, qu'ils ne permettaient pas à leurs enfants de fréquenter les écoles publiques régulières, qu'ils avaient leurs propres écoles dans lesquelles ils enseignaient l'allemand et d'autres langues; enfin qu'ils ne vivaient pas comme la généralité des Canadiens ni ainsi que les citoyens comme il faut doivent vivre. Je veux aussi corroborer ce qu'ont dit les députés de Perth-Sud et de Strathcona savoir: qu'il y a mennonite et mennonite. Dans la partie nord du comté que j'ai l'honneur de représenter, il y a beaucoup de mennonites; en réalité tout un canton est peuplé de gens de cette secte. Ils ne sont pas venus de Russie, ni d'Allemagne, ni d'aucun autre pays ennemi; ils ont immigré il y a environ 100 ans de l'Etat de Pennsylvanie dans le comté Waterloo. Je ne veux pas assurer qu'il n'y en ait pas quelques-uns qui soient venus d'Allemagne longtemps avant cela, mais je sais que beaucoup d'entre eux prétendent être originaires de Suisse. Voici des années que ces gens-là et leurs descendants demeurent dans le comté de Waterloo. Quelques-uns se sont établis dans Perth, d'autres dans Huron, d'autres dans Bruce, mais la colonie principale est dans mon comté. On les considère comme de

très bons citoyens. Je me sers de l'expression "citoyen", bien que le député de Perth-Sud (M. Steele) ait, je crois, expliqué son opinion à ce sujet-là.

Ce sont d'excellents cultivateurs, parfaitement au courant de la culture; ils sont d'une irréprochable propreté au physique et au moral; ils ne sont pas communautaires; chaque famille est indépendante, et je ne sache pas qu'ils aient jamais empêché leurs enfants de fréquenter les écoles communes de notre comté.

L'hon. M. CALDER: Ces mennonites immigrent-ils dans l'Ontario en ce moment ou bien y ont-ils immigré depuis quelques années?

M. EULER: Pas que je sache. En réalité, l'immigration des mennonites dans le comté de Waterloo, et je suppose en tout autre comté de l'Ontario occidental, est un fait accompli d'ancienne date. Ces mennonites, à l'époque de leur entrée au Canada, il y a cent ans, étaient-ils de la même mentalité et de la même catégorie que ceux de l'Ouest qu'on critique tant, c'est ce que je ne saurais dire. Cela est possible, et dans ce cas, il y a lieu d'espérer que, si un nombre considérable de ces étrangers se sont établis dans les provinces de l'Ouest, on constatera avant longtemps que ce sont d'assez bons citoyens et qu'ils constituent un actif pour le Dominion. Il faudrait prendre contact avec ces groupes et les mieux connaître. On se convaincra que les rumeurs propagées au sujet des mennonites en général sont inexactes et dénuées de fondement. Il est bien vrai que, dans une certaine mesure, ils forment un groupe particulariste. Ils ne contractent guère de mariage avec les autres groupes du comté, mais ce sont des citoyens des plus respectables, ce sont des laborieux et des citoyens en mesure de satisfaire à leurs obligations. Leur parole vaut de l'or, et dans mon comté on accepte la parole d'un mennonite de préférence à celle de tout autre individu. Mon affirmation semble peut-être exagérée, mais elle est parfaitement véridique; je le répète, on ne saurait reprocher aux mennonites de l'Ontario occidental les fautes qu'on semble constater chez ceux de l'Ouest canadien. Ils ne demandent pas d'écoles spéciales où ils pourraient donner l'enseignement dans un idiome étranger. En matière d'éducation, il n'existe aucune inégalité de traitement entre les mennonites de l'Ontario occidental et les autres groupes.

M. GAUVREAU: Ils sont d'un parfait loyalisme?

[M. Euler.]

M. EULER: D'un loyalisme parfait. Il n'en saurait être autrement, puisque toutes leurs traditions sont canadiennes. Ils ne sont pas venus d'un pays d'Europe; ils sont venus des Etats-Unis. Il serait déplorable et injuste d'exclure du Canada leurs amis et leurs parents de Pennsylvanie, et ils ont nombre de parents en Pennsylvanie qu'ils visitent parfois, qui se réclament de la secte mennonite. A mon avis, il n'en devrait pas être ainsi. L'objection qu'un grand nombre de personnes font valoir contre l'admission des mennonites au Canada, c'est qu'ils ne sont pas partisans de la guerre. Ils interprètent la Bible littéralement; ils sont absolument consciencieux dans leur attitude; ils refusent d'aller à la guerre pour des raisons de conscience. Espérons tous que nous n'aurons plus de guerre, s'il en est ainsi, il est possible que l'objection qu'on fait valoir contre les mennonites demeurera purement théorique.

L'hon. M. CALDER: Je tiens à faire observer à l'honorable député que cet article régit les immigrants; qu'il n'empêcherait pas les personnes domiciliées aux Etats-Unis de venir temporairement au Canada pour visiter leurs amis. L'article 4 de la loi dans sa teneur actuelle accorde au ministre, nonobstant toute autre disposition de la loi, le pouvoir général de permettre à tout particulier de venir au Canada pour des raisons humanitaires ou autres. C'est là un article que nous sommes souvent appelés à appliquer; car, les honorables députés le comprennent, il arrivera bien souvent qu'il faudra exercer ce pouvoir pour des raisons humanitaires. Je désire qu'il soit bien compris que la loi à l'étude confère tous les pouvoirs voulus pour répondre à pareil besoin, s'il en surgit.

M. EULER: Le ministre dit que la loi contient une disposition qui permet à ces étrangers de venir au Canada visiter des parents et des amis. J'ai une question à poser au ministre: dans le cas où les mennonites de Pennsylvanie, par exemple—et ils se rattachent au groupe d'Ontario—désireraient s'établir dans l'Ontario occidental, est-ce que ce projet de loi les exclurait? S'il en est ainsi, ce ne serait pas une loi juste, et elle ne s'inspirerait pas des intérêts du public.

L'hon. M. CALDER: Le pouvoir d'exclusion est consacré dans le projet de loi.

M. EULER: Ce pouvoir d'exclusion voudrait-il dire qu'il est nécessaire d'exclure les mennonites? Si l'on ajoute pareille disposition, il faudrait attribuer au ministre le

pouvoir de décider, à sa discrétion, chaque cas individuel.

M. EDWARDS: Si je ne me trompe, l'honorable député dit que les mennonites s'opposent au service militaire pour des raisons de conscience. S'opposent-ils à ce que d'autres combattent pour eux?

M. EULER: Ils sont absolument hostiles à la guerre.

M. EDWARDS: Il est évident que si cette classe de gens étaient assez nombreuse au Canada, ils pourraient sérieusement nuire à notre politique de nous défendre nous-mêmes.

M. EULER: Si tous les habitants du Canada étaient mennonites, le Canada ne serait jamais en guerre.

M. COWAN: Mais ne serions-nous pas sous la domination de l'Allemagne aujourd'hui?

M. EULER: On ne peut pas calomnier la loyauté des mennonites; ce sont de bons Canadiens. Je connais des mennonites qui aident aujourd'hui à rebâtir la France. Ils ne se refusent pas à accomplir des services de non combattants, mais ils croient que c'est une erreur absolue et un péché de détruire la vie humaine.

M. EDWARDS: Est-ce que ce n'est pas une loyauté limitée?

M. EULER: L'honorable député peut en penser ce qu'il voudra.

M. EDWARDS: A mon point de vue, il n'y a pas un pour cent de loyauté dans cette conduite. L'honorable député considère-t-il qu'elle renferme un pour cent de loyauté?

M. EULER: Je ne suis pas responsable de l'opinion de mon honorable ami.

M. EDWARDS: Et de la vôtre?

M. EULER: Serait-il régulier, monsieur le président, que je discute maintenant un ou deux autres articles.

M. le PRESIDENT: Ce serait beaucoup plus régulier que mon honorable ami attende qu'on appelle ces articles. Du consentement du comité, on a accordé une grande latitude depuis deux jours, mais je dois attirer votre attention sur le fait qu'il y a dans la Chambre, depuis quelque temps, une tendance à discuter le principe d'un bill en comité au lieu de le faire lors de la 2e lecture. La discussion qui a eu lieu aujourd'hui, bien que très intéressante, aurait dû se faire au moment de la 2e lecture. Le ministre a proposé que l'on examine l'article 13, et j'estime que les honorables députés devraient borner leurs observations au sujet que comprend cet article.

M. EULER: Je n'avais pas l'intention de parler très longuement des autres articles. Je n'avais qu'une ou deux observations à faire.

M. le PRESIDENT: La difficulté est qu'au moment où un honorable député présente même une seule observation sur quelque autre article, un honorable député de l'autre côté de la Chambre y répond, et il peut s'ensuivre une très longue discussion. Je dois demander à l'honorable député de se conformer strictement aux règles qui gouvernent le comité.

M. JACOBS: La rédaction de l'article serait améliorée si l'on substituait les mots "en raison de", à la place du mot "parce que", dans la dix-septième ligne.

M. CRONYN: Puis-je demander de laisser cet article en suspens pour le moment? Je n'ai pas vu une copie de l'amendement et il m'est, par conséquent, absolument impossible de juger s'il règle le cas.

L'hon. M. CALDER: Nous connaissons tous l'objection qui a été soulevée d'agir en vertu de la loi des mesures de guerre pendant que le Gouvernement est en session, et la seule raison qui m'a fait demander d'étudier cet article en ce moment, c'est que je pouvais avoir l'approbation du comité avant d'agir en conformité de la Loi des mesures de guerre. Si le comité accepte le principe, nous pourrions parfaitement agir immédiatement en vertu de la Loi des mesures de guerre pour empêcher ces gens d'entrer au Canada.

M. McKENZIE: Me sera-t-il permis de dire que s'il est nécessaire d'agir immédiatement on pourrait le faire en vertu de la loi actuelle, qui stipule que l'on peut interdire pendant une certaine période ou d'une façon permanente le débarquement au Canada ou le débarquement dans un port d'entrée désigné du Canada d'immigrants appartenant à une race considérée comme impropre au climat ou aux besoins du Canada, ou d'immigrants d'une classe, d'une occupation ou d'un caractère particulier? Nous pouvons assurément dire que les hutterites sont une classe de gens qui ne conviennent pas au Canada. Un avocat ou un député quelconque admettra que le ministre est autorisé à agir immédiatement en vertu de la loi actuelle.

M. EDWARDS: J'ai compris que le ministre de l'Immigration demandait une expression d'opinion sur l'opportunité d'agir immédiatement en vue d'exclure ces gens

qui demandent à entrer au Canada en ce moment. Suivant moi, et je crois exprimer l'opinion de chacun de mes électeurs, le Gouvernement devrait prendre une mesure immédiate, par arrêté du conseil ou par quelqu'autre moyen expéditif, pour interdire l'entrée des hutterites qui sont, je crois, de la même classe et du même genre que les mennonites et très semblables aux doukhobors. L'honorable député de Kitchener voudrait voir s'ouvrir les barrières pour laisser entrer et s'établir dans l'ouest d'Ontario ces gens qui vivent maintenant dans la Pennsylvanie. Il a fait la déclaration remarquable que ces gens sont absolument loyaux. Que veut-il dire par absolument loyaux? Je supposerais que le mot qualificatif "absolument" signifie qu'ils sont loyaux dans le sens le plus complet du mot.

Ces gens, qui n'ont voulu rien faire pour sauver le pays de l'oppression allemande mais, qui voulaient bien laisser les autres traverser les mers, lutter et sacrifier leurs vies pour la défense des principes que nous défendons, sont absolument loyaux, de l'avis de l'honorable député. C'est peut-être sa conception du loyalisme à sa plus haute expression, mais ce n'est certainement pas la mienne. Nous ne voulons pas voir s'établir dans l'Ouest canadien, dans l'Ontario ou dans n'importe quelle autre province du Dominion des gens qui ne sont pas prêts à assumer leur pleine part des responsabilités inhérentes à la qualité de citoyens du Canada. S'il y a aux Etats-Unis ou en Europe, une catégorie de gens, peu importe qu'ils s'appellent du nom mennonites, hutterites ou de toute autre désignation, nous ne voulons pas qu'ils viennent s'établir au Canada pour jouir des avantages et des privilèges que confère le titre de citoyen britannique et laisser aux autres citoyens la tâche de défendre le pays tandis qu'ils vivent en paix et dans l'abondance chez eux. Certes! nous ne voulons pas d'un pareil bétail au Canada. D'ailleurs j'irai plus loin et je suis d'avis que nous devrions rapatrier les gens de cette catégorie à qui nous avons permis par erreur de s'établir parmi nous.

M. PEDLOW: Je demande l'application du règlement.

M. EDWARDS: Je prétends, monsieur le président...

M. le PRESIDENT: L'honorable député de Renfrew-Sud demande l'application du règlement.

M. PEDLOW: L'honorable député de Frontenac (M. Edwards) a accolé l'épithète de "bétail" à une certaine catégorie de citoyens qui sont réfractaires par scrupule de conscience. Je m'oppose à l'emploi de ce mot, monsieur le Président. J'appartiens moi-même à cette catégorie de citoyens et je m'oppose à ce qu'on accole à mon nom l'épithète de "bétail".

M. le PRESIDENT: Je n'ai nullement compris que les remarques de l'honorable député de Frontenac étaient à l'adresse d'un honorable membre du Parlement; je ne vois donc pas sur quoi se fonde l'appel au règlement.

M. PEDLOW: On ne comprend peut-être pas très bien la question que j'ai soulevée. J'appartiens à une secte religieuse connue sous le nom de la Société des amis. En principe, les adeptes de cette secte sont opposés à la guerre; nous sommes donc en réalité des réfractaires par scrupule de conscience. Nous nous opposons à prendre part directement à la guerre. Or l'honorable député a accolé l'épithète de "bétail" à cette catégorie de citoyens. Voilà pourquoi, monsieur le président, je m'oppose à ce que l'honorable député se serve d'une telle expression à l'égard de citoyens qui sont éminemment respectables à tous égards, et absolument loyaux à la constitution du pays. Vu ma qualité de membre de la société des Amis, je m'oppose à ce qu'on applique à mes coreligionnaires l'épithète de "bétail" et je vous prie, monsieur le président, d'exiger le retrait de cette expression.

M. EDWARDS: Monsieur le président, je retire l'expression incriminée et je fais toutes mes excuses au bétail.

Quelques DEPUTES: A l'ordre.

M. le PRESIDENT: La règle posée par sir Erskine May relativement à la question que soulève l'honorable député de Renfrew-Sud (M. Pedlow), est insérée à la page 99. Voici ce qu'il dit:

> Bien qu'un député n'ait pas le droit de faire des remarques irrespectueuses à l'égard du Parlement ou du président ou personnellement injurieuses à l'adresse de ses collègues ou en violation des autres règles parlementaires, il pourra faire toutes les assertions qu'il jugera à propos au cours d'un débat, quelque blessantes qu'elles puissent être pour les sentiments des individus ou dommageables à leur réputation.

J'ai compris que les remarques de l'honorable député de Frontenac s'adressaient à une catégorie de gens qui ne sont pas représentés ici, de sorte que je n'ai pas le droit de lui ordonner de les retirer.

M. PEDLOW: Je suis d'avis, monsieur le président, que vous n'avez pas saisi par-

faitement le sens des remarques de l honorable député.

M. le PRESIDENT: J'ai compris que l'honorable député a fait allusion aux mennonites. S'il avait fait ces remarques à l'adresse de l'honorable député de Renfrew-Sud (M. Pedlow), je n'hésiterais pas à le prier de les retirer.

M. EDWARDS: Lorsque j'ai prononcé les paroles incriminées, je n'avais nullement dans l'idée qu'elles pouvaient concerner l'honorable député de Renfrew-Sud. Certes! j'étais loin de penser aux quakers, bien que je les place dans la même catégorie que les mennonites, les doukhobors, ainsi que tous les autres réfractaires par scrupule de conscience ou pour tout autre motif, qui refusent d'assumer pleinement toutes les responsabilités que comporte leur qualité de citoyen canadien.

Lorsque j'ai employé le mot "bétail", je n'ai certainement pas observé qu'aucun membre de la gauche portait des cornes ou d'autres attributs de ces animaux à quatre pattes de nature à faire surgir ce qualificatif à mon esprit. Si j'avais observé les choses de plus près toutefois, j'aurais peut-être jugé à propos d'employer un autre mot décrivant une autre catégorie de créatures à quatre pattes, qui se distinguent plutôt par la longueur des oreilles que par les cornes. Et alors, l'honorable député aurait été en droit de soulever la question de règlement.

Quelques DEPUTES: A l'ordre.

M. le PRESIDENT: A l'ordre. L'honorable député de Frontenac se sert d'un langage tout à fait inconvenant et contraire à toutes les règles parlementaires. C'est une expression que le règlement et les usages parlementaires réprouvent, et elle doit être retirée.

M. EDWARDS: Je m'incline, monsieur le président, et je me hâte de le faire avant que vous déclariez qu'il est six heures. Je me rétracte.

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

Reprise de la séance.

Sur l'article 13.

M. EDWARDS: Je désire ajouter une ou deux observations avant qu'il soit disposé de cet article. Je me suis mis à dos certains de mes collègues en me servant du mot "bétail" à l'égard d'individus que je considère comme bien peu désirables dans ce pays, en trop grand nombre du moins. J'ai employé cette expression—et je ne la retire pas— à l'endroit surtout des doukhobors ou autres gens de cette sorte. Je ne faisais nullement allusion aux quakers ni aux abstentionistes par scrupule de conscience. Le comité me permettra sans doute de lui rappeler un petit incident qui s'est produit, il y a quelques années, je veux dire cette marche à travers le pays d'hommes, de femmes et enfants, entièrement nus. C'était les doukhobors, et je vous demande si c'est bien là la sorte de citoyens qu'il nous faut au Canada. J'ai eu parfaitement raison de présenter mes excuses aux bestiaux pour les avoir comparer à de telles gens. Les bestiaux sont évalués joliment haut à l'heure qu'il est et ils ont des prix. Non, ce n'est pas là les gens dont nous avons besoin. Ceux qui administraient alors les affaires du pays ont témoigné d'une intelligence bien médiocre en autorisant leur admission au Canada. Cela met en évidence l'erreur que tous les gouvernements canadiens ont commise depuis 1867 dans les choses de l'immigration. Quelqu'un a parlé du succès qu'avait eu la politique d'immigration du gouvernement Laurier; mais au lieu d'apprécier la réussite de notre politique d'immigration par le nombre des colons obtenus, nous pourrions, à bon droit, tenir ce nombre pour une indication de notre peu de succès, ou du peu d'attention que l'on a donnée à cette affaire, car ce nombre est, à proprement parler, la preuve de notre insuccès à obtenir des immigrants de la bonne sorte.

Un mot maintenant au sujet d'une autre catégorie de personnes que l'on peut considérer comme visées par l'article 13, dénommées abstentionistes par motif de conscience. Inutile d'appuyer sur ce que je disais avant six heures: j'ai dit alors et je maintiens que le pays présente aux étrangers assez d'attraits pour nous permettre de choisir ceux qui nous conviennent, et c'est ce qu'il faudrait faire. Nous devons faire comprendre à celui qui nous arrive, d'où qu'il vienne ou de quelque nationalité qu'il se réclame, que, s'il veut profiter de nos vastes ressources et jouir des privilèges qui sont l'apanage d'un citoyen de ce pays, il devra assumer sa juste part des responsabilités de ce même citoyen. Quand le pays est menacé, quand il devient nécessaire de défendre ses droits, ou encore si nous jugeons qu'il y a lieu à prendre les armes, chacun devrait être tenu, de quelque nationalité qu'il se réclame, à quelque secte qu'il appartienne, fût-il même opposé à la guerre par motif de conscience, il devrait, dis-je, être tenu de courir à l'ennemi et de prendre part à la lutte comme les autres. Pourquoi ouvrir les portes de notre pays à toutes

les classes de l'Europe continentale, à ceux qui ont inculqué leurs idées et leurs doctrines pernicieuses aux peuples européens. Qu'avons-nous besoin ici de ces gens-là? Considérons-nous comme désirable celui qui pèsera tant de livres ou donnera des témoignages de sa force physique.

Quelqu'un de nos collègues trouve mauvais que l'on exige de l'immigrant qu'il sache lire ou écrire; mais cela est assez naturel et tout à fait légitime. Avant d'entrer ici, il devrait savoir lire quelque langue. Figurez-vous au Canada un groupe d'individus ne sachant ni lire ni écrire! Nous adjurons les agriculteurs de s'employer de leur mieux à faire valoir les ressources du pays dans tous les genres de culture. Nous dépensons des centaines de mille dollars pour la publication de bulletins agricoles qui renseignent le peuple sur les résultats de recherches scientifiques entreprises dans nos collèges agricoles et nos stations agronomiques. A quoi bon ces bulletins si une partie considérable de la population est incapable de les lire ou de les comprendre?

Le ministre assure que nous n'avons pas pris part aux efforts tentés pour faire des citoyens de ces gens-là. Il a dit qu'à cet égard, nous avions manqué.

Je crois que l'honorable député a eu parfaitement raison sur ce point. Il ne nous servira de rien d'inviter ces gens-là à venir ici sans qu'ils sachent lire et écrire ou non. Comment les instruire ou leur inspirer du patriotisme, comment leur donner une idée des institutions britanniques dont nous sommes dotés, s'ils ne savent pas lire? Nous avons parfaitement droit d'exiger qu'ils sachent lire dans une langue quelconque avant de pouvoir venir s'établir ici. Nous avons été trop désireux de remplir ce pays. Nous avons de l'espace, beaucoup de terre arable beaucoup d'avantage à offrir, et nous nous sommes imaginé que plus notre population serait considérable, plus nous serions en état de répondre aux exigences représentées par les impôts. Nous n'avions peut-être pas tout à fait tort; mais le Canada étant aujourd'hui dans une situation exceptionnelle, nous voudrions avoir les gens qu'il convient, pour aider à l'œuvre de notre reconstitution économique. D'après moi, d'ici à plusieurs années nous n'aurons pas besoin d'immigrants de qualité inférieure et qui ne seraient bons, tout au plus, qu'à compliquer nos difficultés et faire concurrence à notre main-d'œuvre, sans contribuer beaucoup à alléger, le fardeau résultant de nos obligations nationales. Durant plusieurs années nous avons imposé des restrictions touchant une certaine classe d'immigrants, comme, par exemple les Japonais et les Chinois. Les deux partis ont été d'accord sur ce point. Cependant, il me semble que nous avons fait preuve d'illogisme en rendant l'entrée du Canada plus difficile à des hommes de progrès comme les Japonais, et à des hommes convenables comme les Chinois qui sont venus s'y établir, et en y invitant à son de trompe les habitants des pays de l'Europe centrale avec lesquels nous sommes en guerre depuis quatre ans et demi et le seront encore jusqu'à ce que le traité de paix ait été signé.

Je veux bien qu'en principe nous imposions des restrictions à l'immigration; il ne faut pas déprécier le Canada aux yeux de l'univers en y admettant n'importe quels immigrants. Nous croyons posséder le pays le plus avantageux de la terre et nous pouvons, avec confiance, inviter les immigrants à venir s'y établir, mais nous n'avons pas besoin de faire de dépenses pour cela, car le Canada est assez bien connu dans les pays d'où nous voulons attirer des immigrants. Ces pays-là sont surtout les Iles-Britanniques, les Etats-Unis, la France, la Belgique et l'Italie, nos alliés dans la récente guerre. Que les habitants de ces pays-là viennent s'établir chez nous s'ils le désirent, car nous avons appris à les connaître au cours de la guerre et nous savons que nous pourrons compter sur eux à tout événement; nous savons que leur conscience ne les éloignera pas du service militaire; que leur doctrine n'est pas celle des doukhobors ni des mennonites, et qu'ils défendront les libertés de ce pays à l'avenir, parce qu'ils ont combattu avec nous pour la liberté, dans la récente guerre. Voilà la sorte d'immigrants qu'il nous faut, et nous n'avons pas besoin d'aller leur dire ce qu'est le Canada, car ils le connaissent. Les deniers à consacrer à l'immigration, nous devrions les employer à une inspection rigoureuse des immigrants, de l'autre côté de l'Atlantique, avant leur embarquement, et à une autre inspection que l'on ferait de ce côté-ci, afin d'exclure ceux d'entre eux qui se seraient montrés turbulents dans leur propre pays et seraient des fauteurs de trouble parmi nous, si nous les acceptions. De ces gens-là, il ne nous en faut pas, nous en avons déjà trop; dans le passé, nous leur avons rendu l'entrée du pays trop facile, surtout dans les provinces de l'Ouest, où nous leur avons permis de s'établir par groupes, de conserver leur langue et leurs coutumes, et de vivre à leur guise. Ils ont apporté de l'Europe leurs propres idées sur le mode de gouvernement d'un pays. Or, leurs idées ne sont pas les nôtres ni celles

d'aucun membre de cette Chambre. Nous aurions donc parfaitement raison de travailler à maintenir dans ce pays le haut degré de civilisation qui y règne, et s'il ne s'y est pas maintenu tout à fait, ce n'est pas la faute des Canadiens d'origine ni des immigrants venus des Iles Britanniques ou des Etats-Unis.

Tout abaissement du niveau de la civilisation au Canada, a été le résultat de nos lois d'immigration trop tolérantes, qui ont ouvert la porte à des gens qu'on n'aurait jamais dû admettre, à des gens qui se sont montrés absolument indignes des prérogatives et des privilèges dont ils jouissaient au pays, et qui ont refusé de se présenter pour défendre ces privilèges et ces prérogatives. Ce ne sont pas des gens de cette catégorie-là que nous avons besoin au Canada. Quant à moi, j'appuierai les prescriptions législatives les plus rigoureuses que le ministère soumettra pour entraver et interdire leur entrée au pays. J'irai plus loin, et je déclarerai que j'approuverai tout ce qu'il fera, afin d'éloigner ceux qui se sont montrés indignes de confiance au moment de l'épreuve, et qui ont prouvé qu'ils sont des gens peu recommandables.

M. MACKIE (Edmonton-Est): L'attitude du représentant de Lethbridge (M. Buchanan) est celle que je veux prendre moi-même. Je tiens aussi à traiter ce sujet à titre de député de la province d'Alberta. Je me propose de commenter l'un des arguments dont on s'est servi cet après-midi, lorsque le projet du cens électoral a été présenté. Cependant, ayant été en butte aux attaques de la presse canadienne, je crois bon de rappeler, assez longuement, ce qui s'est passé et de réfuter les accusations que plusieurs journaux ont lancées contre moi.

Cet après-midi, se fondant sur les déclarations que renferme une lettre de M. D. A. Ross, député à la législature du Manitoba, le représentant de Sprinfield (M. Richardson) a porté une accusation contre une population de trois cent cinquante mille habitants de l'Ouest. Je n'ajoute pas foi aux bruits en question et j'apprendrai tantôt au comité, quels sont mes motifs. Dans le dessein de venir en aide à mon honorable ami, je l'ai prié de déposer, sur le bureau, la lettre sur laquelle, il appuyait ses accusations, et il m'a répondu brusquement, qu'il ferait ce que bon lui semblerait.

Je tiens à lui dire, ce soir que, chaque fois que lui et son collègue de Kingston (M. Nickle), proposeront des projets de résolution et des amendements et qu'ils s'entendront ensuite en cachette, avec un membre du ministère pour retirer ces projets de résolution et ces amendements, et pour mettre des députés dans l'embarras et les obliger à voter contre leurs convictions, afin de ne pas donner une gifle au ministère, je tiens à lui dire, je le répète, que la prochaine fois, je voterai comme bon me semblera, et en tenant ce langage, j'interprète, j'en suis certain, les sentiments de plusieurs de mes collègues. L'honorable député a été malchanceux dans la plupart de ses assertions gratuites, cet après-midi, et malchanceux aussi dans le choix de ses expressions. Dans le "Evening Telegram" du 8 octobre, il se trouve dans une correspondance spéciale de G. C. Porter, un passage qui me concerne.

L'hon. M. LEMIEUX: Pourquoi n'envoie-t-on pas chercher le représentant de Springfield ?

M. le PRESIDENT: Silence !

M. MACKIE (Edmonton-Est): Il saura ce que j'ai dit. La correspondance en question dans le "Telegram" a pour titre:

Pour rétablir le droit électoral des étrangers. —L'hon. J. A. Calder fait une démarche.— H. A. Mackie, M.P., avoue avoir plaidé auprès du premier ministre Borden en faveur des Ukraniens.

Cet article attaque le ministre de l'Immigration et de la Colonisation, et m'attaque, en disant que nous tentions de rétablir le droit d'électeur des ennemis de la patrie. Il ajoute à la fin que "M. Mackie, qui a été choisi pour diriger les négociations avec les représentants de cette province de l'Ouest, est dans la province de Québec et qu'il est Canadien français catholique." Si vous me le permettez, monsieur le Président, je serai bien aise de déposer l'article, afin qu'il paraisse dans le hansard. Je ne blâme pas l'"Evening Telegram", car c'est une correspondance spéciale de M. Porter, de Winnipeg.

M. le PRESIDENT: Si l'honorable député désire qu'un article soit publié dans le hansard, il devra le lire.

Quelques VOIX: Lisez-le.

M. MACKIE (Edmonton-Est): Je n'aime pas à occuper le temps du comité. L'article est ainsi conçu:

Correspondance spécial de G. C. Porter au "Telegram".

Edmonton, Alb., 8 oct.—L'intrigue règne partout dans l'Ouest afin de faire abroger à la prochaine session la loi des élections fédérales qui prive de l'électorat des étrangers d'une nationalité ennemie. La semaine dernière, l'hon. James Calder a soumis le projet en comité exécutif des Vétérans de la grande guerre, à

Edmonton, et cette semaine, il mettra dans ses secrets le comité exécutif de Calgary. M. A. Mackie, représentant d'Edmonton-Est au Parlement, a été choisi pour s'aboucher avec tous les députés de l'Ouest afin de connaître leur avis sur ce sujet. Il disait aujourd'hui qu'il proposera le projet de résolution à l'ouverture du Parlement. Il a avoué franchement qu'il a adressé la dépêche suivante aux représentants de la Prairie.

Ils demandent la revision de la loi.

"L'association provinciale des Ukraniens demande la revision de la loi des élections en temps de guerre relativement à la privation des droits d'électeurs en vue de faire le service de non-combattant pour la solde du soldat et de prendre part à la guerre.

Leurs évêques et leurs prêtres favorisent ce projet. On sollicite le concours de tous les députés de l'Ouest. Si le Gouvernement consent, peut-on compter sur vous?

Telle est la dépêche que je suis supposé avoir expédiée. De fait, cela n'est pas exact. L'article poursuit:

M. Mackie a déclaré qu'il avait reçu des réponses, les unes favorables, les autres défavorables. Il a justifié l'attitude qu'il avait prise avec beaucoup de chaleur, assurant que c'était le moyen de solutionner le problème de l'emploi d'étrangers dans l'Ouest. Il n'a parlé que des Ukraniens.

Les vétérans s'y opposent.

Mais l'honorable M. Calder, au cours de sa conférence avec le Comité des soldats, a fait mention de tous les étrangers privés du droit de suffrage. Les soldats de retour du front s'opposent personnellement à ce projet avec aigreur, et ce sera le sujet de la discussion jeudi soir. La surexcitation règne au sein de l'Association, et l'immigration dans l'Ouest, à l'heure actuelle, de tant de mennonites allemands a provoqué l'ire des vétérans.

On n'en veut pas.

Tom Dace, le représentant albertain du comité exécutif de l'Association fédérale des vétérans de la grande guerre, a refusé d'exprimer son opinion tant que n'aura pas eu lieu la réunion où doit se discuter la proposition de Calder d'abroger la loi qui prive certains sujets des droits d'électeur. La situation est si grave qu'il ne veut pas parler avant que les deux mille membres que l'Association compte ici aient eu l'avantage de faire connaître leurs vues. Il n'a pas caché, cependant, que, de concert avec d'autres soldats, il s'opposait vivement à ce que les mennonistes vinssent s'établir ici avec leurs écoles allemandes et des immunités. "Nous ne voulons, a-t-il dit, aucun de ces gens que rejettent les Etats-Unis, et les deux mille vétérans actuellement ici, et un nombre égal à Calgary, sont enragés du traitement de faveur que le Gouvernement a accordé et continue d'accorder à des étrangers ennemis."

Il a ajouté que le comité exécutif des vétérans, à la conférence qui s'est tenue ici, avait fait comprendre à l'honorable M. Calder, ainsi qu'à l'honorable M. Rowell, quelle menace constituait la venue des mennonites,....

L'hon. M. CALDER: Où cette réunion est-elle supposée avoir lieu?

M. MACKIE (Edmonton-Est): A Edmonton. J'y reviendrai, car je sais de quoi il s'agit. Je servirai tantôt à mon ami Porter le plat qu'il mérite.

[M. Mackie (Edmonton-Est).[

... et ni l'un ni l'autre n'avaient eu le courage de déclarer nettement ce qu'ils se proposaient de faire, et leur attitude équivoque avait vivement inquiété les soldats. Tous deux s'étaient dérobés en prétextant qu'ils devaient consulter Ottawa avant de donner une réponse définitive.

L'évêque Budka entre en scène.

L'évêque des Ukraniens, monseigneur Budka, était de passage à Edmonton la semaine dernière pour s'occuper de faire rendre à ses gens les droits d'électeur, et voilà déjà assez longtemps qu'il s'emploie discrètement à cette tâche dans nos provinces. Il est actuellement à Ottawa. C'est le même évêque Budka qui, en juillet dernier, fut accusé à Hafford de sédition, et c'est encore ce Budka qui adressait naguère à ses fidèles une lettre pastorale les enjoignant de retourner en Autriche pour défendre leur patrie. Il n'a échappé aux graves conséquences d'une telle conduite que grâce au fait que ce document avait été publié avant l'entrée de la Grande-Bretagne en guerre.

Un rédacteur est condamné à trois ans de pénitencier.

Les Ukraniens sont pour la plupart de l'Autriche, et il s'en trouve de 70,000 à 100,000 dans nos provinces. Le rédacteur du plus important journal ukranien, à Winnipeg, a été condamné à trois ans de pénitencier pour avoir publié des articles séditieux.

La menace mennonite a vivement alarmé l'association des vétérans de la grande guerre, la ligue des citoyens britanniques apparentés aux soldats défunts et les fils de l'Angleterre, et la découverte qui vient d'être faite de cette récente intrigue pour rendre aux étrangers ennemis les droits d'électeur a considérablement augmenté l'inquiétude des sociétés patriotiques. On craint partout que la loi en existence ne soit abrogée, si l'on ne multiplie les efforts pour convaincre le Gouvernement que cette abrogation serait souverainement impopulaire.

Il vient de Québec.

M. Mackie, que l'on a choisi pour s'entremettre à cette fin auprès des députés de l'Ouest, est un Canadien français catholique originaire de Québec, et qui compte dans son comté deux mille étrangers ennemis. Aux dernières élections, sa majorité a été de 600, sans compter le vote des soldats, qui a porté cette majorité à près de 2,000. Il a déclaré s'être opposé à ce que ces étrangers soient privés de leurs droits d'électeur l'automne dernier, tant qu'il n'a pas su que les autorités impériales ne voulaient pas d'eux comme soldats outre-mer.

L'assertion de Porter, tant en ce qui concerne le ministre de l'Immigration que moi-même, est absolument fausse et est le produit de son imagination immorale. Une réunion a eu lieu à l'hôtel Macdonald, à Edmonton, à laquelle nous avons assisté, le ministre de l'Immigration et moi-même, ainsi qu'un bon nombre de civils et de soldats. Nous y avons protesté contre la venue au Canada des mennonites. Mais, pas un mot ne s'y est dit de la loi qui prive certains sujets des droits d'électeur, et je n'ai eu là-dessus, avec le ministre de l'Immigration, aucun entretien favorable, défavorable ou autre, si ce n'est que je lui ai confié que j'adressais une pétition au Gouvernement pour obtenir l'abrogation de la

loi des élections en temps de guerre, de façon à imposer la conscription, uniquement pour des travaux de non-combattant au Canada, aux Ruthènes naturalisée sujets britanniques. Sur les entrefaites, ce dénommé Porter se présente à mon bureau et me dit: "On prétend que vous devez adresser une pétition au Gouvernement fédéral pour que la loi des élections en temps de guerre soit abrogée"? Il se présente comme mon ami, et ses attentions commencent par de l'hypocrisie pour se terminer par de la traîtrise. Il ajoute: "Je suis votre ami. Vous vous dépensez beaucoup pour les soldats". Ces remarques ne sont pas pour me déplaire, et je lui explique la tâche que je me suis proposée. Il me demande alors si je suis franc-maçon, catholique romain ou protestant. Cette question ne me va pas, et je ne lui mâche pas qu'il se met le doigt dans l'œil. Avant de prendre congé, il me demande la permission de publier cette entrevue, et je la lui accorde.

L'hon. M. LEMIEUX: Avant les élections?

M. MACKIE (Edmonton-Est): C'était en octobre 1918. Je lui dis que l'association des Ruthènes m'avait prié d'envoyer une requête au Gouvernement fédéral pour le rappel de la loi des élections en temps de guerre afin que les Ruthènes, sujets britanniques, pussent être conscrits et affectés à des travaux de non-combattants au Canada.

Je lui dis que c'était la bonne attitude à prendre. Je ne voyais pas comment je pouvais partager les idées du Gouvernement qui avait privé ces sujets de leur droit d'électeurs. Bien qu'on ne voulût pas d'eux à l'étranger, pensais-je, et qu'au pays même, leurs avis sur les questions de guerre ne comptassent pas pour beaucoup, ils auraient pu être enrôlés au nombre des non-combattants. Telles étaient mes vues alors et elles n'ont pas changé depuis.

Il a parlé de l'évêque Budka. Je n'ai jamais rencontré ce dernier avant le mois de février, comme je venais d'Edmonton pour assister aux séances de la Chambre. En présence de mon honorable collègue de Winnipeg-Nord (M. Blake) je dis à ce révérend que si les bruits qui couraient sur son compte étaient vrais, je serais le premier à demander son rapatriement. A ce sujet l'honorable député de Winnipeg-Nord a fait inscrire au Feuilleton un certain nombre de questions auxquelles a répondu le ministre intérimaire de la Justice (M. Meighen). J'en parlerai brièvement.

A en croire le rapport de Porter, je serais allié à l'évêque Budka. Je me demande ce qu'il rumine en me donnant pour Canadien français de Québec et catholique romain. Encore une fois, M. Porter n'a pas rapporté ce que je lui ai dit. Il est manifeste qu'il a voulu me faire du tort, un tort que je ne pourrais corriger par une correspondance dans les journaux.

Je tiens à faire observer aux membres de la tribune des journalistes ici toute la puissance mise à leur disposition pour la ruine des hommes publics en écrivant des articles comme celui-ci, si réellement ils en sont directement responsables. Il n'y a pas très longtemps, l'honorable représentant de Simcoe-Nord (M. Currie) a eu à se plaindre du "Globe". Je dirai à mon ami Marchington qu'il devrait se montrer un peu plus scrupuleux sur l'exactitude de ses prémises. Il n'y a qu'un correspondant de la tribune des journalistes sur qui on peut dépendre: Ford, parce qu'il n'envoie jamais aucune nouvelle dans l'Ouest. Ce nommé Porter s'est présenté à moi en ami. D'abord il m'a induit en erreur et enfin il m'a trahi par un mensonge des plus audacieux et des plus impudents. Ce n'est pas tout. Parlons de "Jack Canuck" du 11 janvier 1919. Je n'ai pas l'intention d'insérer le "Jack Canuck" au hansard. Ce journal qui se repaît et s'engraisse de charogne est le vidangeur de la vie sociale et politique du Canada. Je ne m'attarderai pas plus à son sujet que d'en mentionner le nom.

L'hon. M. LEMIEUX: Est-ce un organe du Gouvernement?

M. MACKIE (Edmonton-Est): C'est possible. S'il en est ainsi, le Gouvernement devrait en avoir honte. Il est publié dans la sainte ville de Toronto.

M. CLARK (Red-Deer): Est-ce un organe de l'opposition?

M. MACKIE (Edmonton-Est): C'est possible. Certaines parties, j'imagine, viennent de là. L'honorable député de Winnipeg-Nord (M. Blake) a posé les questions suivantes au Gouvernement:

1. Le Gouvernement sait-il si, oui ou non, l'évêque Budka (Ukranien) domicilié à Winnipeg, a été accusé de sédition à Hafford (Sask.), en juillet 1918?
2. Le Gouvernement sait-il s'il y a eu aucune accusation de portée contre cet évêque?
3. Si oui, le Gouvernement a-t-il décidé de faire une enquête?
4. Le Gouvernement a-t-il décidé de poursuivre cet évêque pour ses prétendues déclarations?
5. Le Gouvernement se propose-t-il de déporter cet évêque?

Voici les réponses:

1. Oui, mais l'accusation a ensuite été retirée.
2. Il a été accusé de manquer de loyalisme en plusieurs occasions.
3. Une enquête a été ouverte, mais on n'a soumis aucun témoignage à l'appui des accusations.
4. Il n'existe pas de motifs justifiant une poursuite.

Je vois dans les journaux de ce soir que ce révérend est obligé de répondre à une accusation devant certaine autorité de Winnipeg, en vertu d'un décret rendu par la législature locale en date du 12 février 1919. Il est évident que le premier ministre Norris ne fait pas partie du Gouvernement fédéral, car alors, il pourrait rédiger un meilleur décret que celui que j'ai à la main et qui est ainsi, libellé: Etant donné ceci et étant donné cela.

L'hon. M. LEMIEUX: Manque d'expérience.

M. MACKIE (Edmonton-Est): C'est mon avis.

Aux termes et en conformité des dispositions de ladite charte....

...et ainsi de suite.

...une commission qui portera le titre de commission d'enquête du Manitoba sur les étrangers, et elle est autorisée à examiner toute la situation.

Voilà le décret qui crée une commission composée de certains messieurs pour faire une enquête sur toute la situation. Qu'est-ce donc que toute la situation? Quel autre but peut avoir un tel décret, hors celui de favoriser une manœuvre politique?

Ce qu'a dit l'honorable ministre de l'Immigration et de la Colonisation (M. Calder) cet après-midi, n'est que trop vrai; nous avons attiré ces gens chez nous et nous n'avons rien fait pour eux; nous nous sommes contentés de les exploiter. Oui, ils sont exploités. Je sais, de fait, qu'un politicien à la remorque du gouvernement Norris a une chambre dans l'édifice dit "Labour Hall", qu'il persuade à ces gens de venir s'y présenter et qu'il leur dit: "Maintenant, voici la carte qui vous protège contre le rapatriement, vous êtes en sûreté; portez cette carte sur vous ou bien vous serez rapatriés. Le gouvernement Norris empêche votre rapatriement; il a créé une commission qui va s'enquérir de toute la situation." Est-ce là traiter ces gens avec justice? Ont-ils été traités avec justice dans la Saskatchewan ou dans l'Alberta où, par exemple, dans une certaine circonscription, le député local que je connais, un homme absolument incapable d'une pensée généreuse, dirige trois organisations politiques, anglaise, française et russe, avec les trois cris de ralliement: "Vive l'empire britannique", "Vive Québec" et "La Russie toujours"? Et voilà que le gouvernement Norris s'arme d'un décret adopté en vertu de quelque statut manitobain qui autorise la création d'un comité de trois hommes pour s'enquérir de la situation, et à ce moment, on poursuit une enquête sur le compte de monseigneur Budka. S'il s'est réellement rendu coupable de quelque acte préjudiciable à notre pays, c'est le gouvernement fédéral, il me semble, et non le gouvernement provincial du Manitoba qui le fera rapatrier.

M. CLARK (Red-Deer): De quel côté se trouvait ce député local dans les dernières élections?

M. MACKIE (Edmonton-Est): Il est député à la législature du Manitoba; depuis la création de cette province, on n'y a vu qu'un seul parti politique et ça m'a tout l'air qu'ils vont s'y cramponner plus longtemps encore.

L'hon. M. LEMIEUX: Qui fait partie de cette commission?

M. MACKIE (Edmonton-Est): M. le juge Meyers, un représentant de l'association des vétérans et un troisième membre dont le nom m'échappe. Pour revenir à l'article qui m'a attaqué et qui cherchait à établir que j'étais de connivence avec monseigneur Budka, qui est présumé coupable de propos séditieux et de trahison contre ce pays, permettez-moi de révéler les termes de la requête que j'ai soumise au Gouvernement du Dominion; c'est ici seulement que je puis expliquer ma conduite et faire parvenir au public ma réfutation de ces articles qui sont entièrement faux. Le 16 octobre 1918, j'ai adressé la requête suivante à sir Robert Borden; comme elle est plutôt longue, je n'en lirai que certains extraits:

Dernièrement l'association locale des Ruthènes m'a fait des représentations portant que la "loi des élections en temps de guerre" devrait être abrogée afin de permettre aux Ukraniens qui habitent le Canada de servir à titre de non combattants. Pour m'informer des sentiments de mes collègues de l'Ouest, j'ai télégraphié à tous les députés, sauf deux, des quatre provinces. Je vous transmets, ci-inclus, leurs réponses. Certaines d'entre elles indiquent que leurs auteurs ne connaissent pas familièrement la loi; d'autres font preuve d'indécision, et il y en a, enfin, qui sont carrément opposés à cette idée...

Maintenant nous délibérons l'opportunité d'abroger la loi des élections en temps de guerre afin de permettre aux étrangers desquels on a enlevé temporairement leurs droits de citoyens de servir à titre de non-combattants, en retour du paiement de la solde ordinaire, pour la durée de la guerre, puisque les autorités impériales ne nous permettent pas de les enrôler dans une unité de combat...

Les associations ruthènes ici me déclarent qu'avec l'appui de leur clergé elles sont disposées à faire comprendre à leurs gens pourquoi le droit de suffrage leur a été enlevé, et leur expliquer pourquoi ils devraient s'enrôler, s'ils sont acceptés.

Est-ce là ce qu'a dit Porter? La déclaration que je lui ai donnée est celle que je viens de lire, mais la déclaration qu'il a donnée aux journaux me fait paraître complice de monseigneur Budka. Pour tâter le pouls de mes collègues de l'Ouest, je leur ai télégraphié, parce que tous avaient dans cette question un intérêt égal au mien et je sentais qu'ils appuieraient ma demande pour l'abrogation de la loi, ce qui permettrait à un grand nombre de ces gens de faire du service au Canada. J'ai exposé au premier ministre quelques-unes des objections soulevées:

On avance comme objection que leur travail de non-combattant causerait quelque dérangement dans le domaine du travail et chez les organisations ouvrières. Il n'est pas nécessaire que des engagés non-combattants suscitent de l'embarras dans le domaine économique. L'équilibre actuel peut être maintenu et le surplus des recettes provenant de ce travail, versé dans un fonds créé au bénéfice de nos soldats revenus de la guerre.

Voilà ce que j'ai demandé et ce que j'ai dit à Porter; je voulais l'abrogation de la loi pour permettre à ces gens de faire du service ici, dans le pays, au taux de $1.10 par jour. Et j'ai proposé de verser dans un fonds institué au bénéfice des soldats revenus de la guerre le surplus des encaissements provenant de leur travail. Voilà ce que j'ai demandé au Gouvernement.

En 1916, les Ukraniens du nord d'Alberta adressèrent cette lettre au président de la commission du service national, M. Bennett, à Ottawa:

Les événements politiques récents en Europe, c'est-à-dire l'établissement du royaume indépendant de la Pologne et la promesse d'une autonomie interne au royaume de Galicie, sont la cause principale que nous nous adressons à vous. M. le président des commissions nationales, pour obtenir votre assentiment et votre appui dans l'adoption d'une politique nouvelle dans notre campagne de recrutement.

La lettre appuie sur le fait que les Ukraniens étaient prêts à faire du service national. Ils demandent à M. Bennett, dit-elle, de leur indiquer le meilleur moyen à suivre. On lit en page 7:

L'auteur étudiera à fond la méthode de recruter. Il est en état de connaître le meilleur moyen d'atteindre ces gens et de leur faire comprendre que leurs intérêts sont liés à la guerre actuelle. Je serai toujours prêt à vous donner l'assistance nécessaire pour préparer ce plan.

Puis-je aussi appeler votre attention sur l'avantage d'entreprendre un recrutement chez les Ruthènes des provinces de l'Ouest? Cela aiderait sensiblement le Gouvernement dans sa tentative de lever cinq cent mille hommes en Canada.

Le 218e bataillon, commandé par le lieutenant-colonel Cornwall, comprend un grand nombre de Ruthènes enrôlés volontaires; je vous signale ce fait, j'ajoute que le lieutenant-colonel Cornwall m'informe que ce sont les meilleurs hommes de tout le bataillon, que les Ruthènes de son bataillon ont fait preuve d'une grande aptitude à apprendre la langue anglaise et qu'ils comprennent aussi bien les commandements donnés en cette langue que les anglais de langue anglaise eux-mêmes.

Je serais très heureux d'apprendre de vous, aussitôt qu'il vous plaira, que votre comité a étudié cette question avec le plus grand soin. Je suis assuré que vous en viendrez à la conclusion que les Ruthènes du Canada sont capables de servir les intérêts canadiens, qu'ils sont prêts, avec votre appui, à devenir meilleurs Canadiens, qu'ils comprennent entièrement la justice de la cause des Alliés dans la présente guerre.

Donc, en 1916, ces immigrés voulaient faire du service national, mais le Gouvernement ne crut pas bon d'adopter leurs suggestions. Que ne voit-on pas, à l'heure actuelle? Permettez-moi de lire une pétition envoyée par le conseil ukranien du Canada au Gouvernement canadien, et signée de ces gens qu'on a accusés cet après-midi de soulever une révolte au Manitoba et de créer un mouvement bolchéviste. Je ne lirai pas tous les considérants, mais je serai heureux de laisser voir la pétition en entier à tout honorable député qui me le demandera. Je pourrais noter que le conseil ukranien représente une population de 350,000, et non pas de 70,000 ou de 100,000, comme on l'a dit. Les Ruthènes ne viennent pas tous de Galicie. Il en vient de la Bukovine, de la Hongrie et de la Petite-Russie, comme on l'appelle. Ils constituent tous le même peuple: ce sont des Ruthènes, mais ils s'appellent Ukraniens, parce qu'ils sont de la famille ukranienne en matière de langue, de littérature et d'idéals. Il est à prévoir que la conférence de la paix, à Paris, proclamera la république ukranienne, ce qui donnera la clef de la situation orientale. Que demandait au Gouvernement le conseil ukranien? Voici une partie de la pétition:

Considérant que tels politiciens favorisent une déportation au hasard;

Que les Ukraniens en Canada s'aperçoivent qu'ils n'ont pas été naturalisés Canadiens aussi vite qu'on aurait eu bon droit de l'attendre;

Que les Ukraniens sont d'avis que le Canada ne saurait devenir une nation tant que ne sera pas établi un système d'éducation qui instruise tout le monde à éprouver les mêmes peines et les mêmes joies, à vénérer les mêmes grands personnages historiques et à trouver dans le drapeau les mêmes significations;

Nous, de la part de la population ukranienne du Canada, supplions donc le gouvernement canadien:

(a) d'établir une école nationale pour remédier à ces maux;

(b) de déporter tous les étrangers ennemis coupables de délit contre ce pays ou l'empire britannique durant le temps de la guerre;

(c) de modifier la loi de naturalisation en vue de faire de l'éducation une condition essentielle, et cela en refusant la naturalité à quiconque ne peut lire et écrire la langue anglaise, (avec cette exception toutefois que les juges de la cour suprême ou de la cour supérieure de ce pays puissent prendre en considération le cas, par exemple, d'un homme âgé mis dans l'impossibilité d'acquérir autre chose qu'une connaissance superficielle de la langue anglaise), dans la confiance que tels juges sont, de par l'histoire et la tradition, un auguste groupe situé entre la législature et l'exécutif de l'Etat et du peuple.

Et les requérants ne cesseront de prier.

L'exécutif de la population ukranienne
au Canada.

Voilà donc là ces gens, que l'honorable député de Springfield, cherchant une notoriété à bon marché, traitent d'insurgés?

L'ORATEUR SUPPLEANT: Je devrai demander, je pense, à l'honorable député, de retirer cette phrase qu'un honorable membre profita de son siège en cette Chambre pour chercher une notoriété à bon marché.

M. MACKIE (Edmonton-Est): Si l'expression n'est pas parlementaire, je la retire de bon gré. Mais je la crois quand même exacte. Ces gens, dans la requête qu'ils ont adressée au Gouvernement, ont demandé que les Ukraniens de l'ouest du Canada soient autorisés de servir avec les troupes françaises et anglaises pour réprimer le bolchévisme en Europe.

En terminant, je dirai qu'avant de faire des déclarations qui tendent à flétrir la réputation de 350,000 citoyens canadiens, les députés devraient d'abord se renseigner.

L'hon. M. LEMIEUX: En parlant de ce M. Porter, mon honorable ami a dit qu'il essayait de rattacher son nom à celui de l'évêque Budka, et avant cela mon honorable ami a parlé de l'accusation de sédition portée contre cet évêque. Pourrait-il donner des explications, car il y a tant de rumeurs au sujet de monseigneur Budka?

M. MACKIE (Edmonton-Est): La difficulté qui s'est élevée dans l'ouest du Canada au sujet de monseigneur Budka a un caractère religieux. Les grecs orthodoxes et les grecs catholiques ne s'entendent pas. Ces derniers reconnaissent le Pape, mais ne sont pas sujets à son autorité, au lieu de reconnaître le tsar de Russie qui était en même temps chef de l'Eglise et de l'Etat. D'après mes renseignements avant la déclaration de guerre par la Grande-Bretagne, une assemblée fut convoquée, à laquelle l'évêque assista et dans le cours de laquelle il conseilla à ses fidèles d'avertir leurs amis en Europe de ne plus venir au Canada, parce qu'il y avait une question de main-d'œuvre et qu'ils ne seraient pas en position de prendre soin d'eux. Est-ce là l'explication que désirait l'honorable député?

L'hon. M. LEMIEUX: On a parlé de l'accusation de sédition.

M. MACKIE (Edmonton-Est): Oui, on a accusé l'évêque de sédition. Il a subi son procès et a été acquitté. D'autres rumeurs ont circulé au sujet de son attitude, mais jusqu'ici elles n'ont pas eu de suite. Le ministre intérimaire de la Justice a répondu à la question qui avait été posée ici par l'honorable député de Winnipeg-Nord à ce sujet. En vertu d'un décret ministériel, on fait une enquête générale, et l'évêque sera soit requis de quitter le Canada ou exonéré une fois de plus. Je tiens à dire, en terminant, que Porter ne pouvait pas avoir d'autre intention que de créer parmi les anciens soldats un sentiment de méfiance contre moi ou bien de soulever un préjugé religieux. Il est vrai que je viens de la province de Québec, mais ce n'est pas dans ce sens-là que Porter a interprété les remarques faites. Je ne rougis pas de dire que je viens de Québec, qui a donné à la vie politique et sociale du Canada des Mercier, des Chapleau, des Lafontaine et, surtout, des Laurier. Et si mes collègues insistent, je leur dirai pourquoi je préfère être originaire de cette province plutôt que de n'importe quelle autre au Canada.

L'ancien soldat a beaucoup d'idéals en vue; il voudrait voir la société constituée différemment. Mais l'homme politique qui envisage le présent est l'homme qui profitera le plus des éléments qu'il trouvera dans le pays. L'idée de conservation alliée au désir d'améliorer, est ce qui constitue, à mon avis, l'essence de la vraie qualité d'homme d'Etat, en matière d'immigration.

M. COWAN: Puis-je poser une question au ministre de l'Immigration au sujet du point soulevé par l'honorable député d'Edmonton-Est? Nierez-vous que vous avez eu affaire avec les télégrammes dont on a inondé notre région, après votre visite à Edmonton. . .

M. le PRESIDENT: Je prierai l'honorable député de s'adresser au président.

M. COWAN: Eh bien, monsieur le président, je m'adresserai au ministre par votre intermédiaire. A l'époque dont je parle, notre région, ou plutôt beaucoup d'habitants de notre région, ont blâmé le ministre de l'Immigration, parce qu'ils croyaient qu'il était l'auteur des télégrammes qui avaient été envoyés par le député d'Edmonton, lesquels télégrammes déclaraient que la loi des élections en temps de guerre serait rappelée, à condition que ces gens-là s'engagent dans le service auxiliaire de l'armée.

L'hon. M. CALDER: C'est la première fois que j'entends parler que l'on se fût préoccupé de cela dans l'Ouest. Je n'ai eu aucun rapport direct ou indirect avec l'envoi de ces télégrammes. Je n'ai jamais discuté la chose de quelque manière que ce soit avec le député d'Edmonton. L'idée a originé dans son propre cerveau, et je ne savais pas qu'il y eût des gens dans l'Ouest qui s'en préoccupassent. J'ajouterai ceci: Je connais assez bien M. Porter, qui a beaucoup écrit et beaucoup parlé de moi, il y a longtemps que j'ai cessé de faire attention à ce qu'il peut dire ou écrire.

M. DAVIS: Il y a à peu près vingt ans les Ruthènes ont commencé à venir dans le district que je représente actuellement. A cette époque, il y avait, juste au sud du coin sud-ouest de la réserve de Riding-Mountain, un terrain sauvage, abondamment boisé et très accidenté, avec un ravin le séparant du côté est de la colonie anglaise, qui couvrait environ l'étendue d'un canton et demi.

Ce canton se trouve à environ 15 milles de Neepawa. Ces colons arrivèrent et prirent cette section du pays. Ils ont défriché à peu près 60 pour 100 de ces terres et mis en culture près de 25 à 30 pour 100, et voilà quinze ou vingt ans qu'ils y sont établis. En général, je ne noue guère de relations avec eux. Ils n'essaient pas de cultiver tout un quart de section, mais le fractionnent d'ordinaire en parcelles, de 40 à 50 acres, et quand on chemine sur les grandes routes qui traversent un de ces établissements, on constate qu'il ressemble fort aux établissements riverains des cours d'eau de l'Ouest, à de véritables villages. Les maisons, d'ordinaire, sont de bois en grume, enduits de plâtre, ouvrage que les femmes font généralement. Ces maisons ont un étage et demi de hauteur, sont recouvertes de bardeaux ou même de chaume. Les bâtiments de ferme sont de bois en grume, et généralement recouverts de chaume. Ces colons commencent par défricher une parcelle de terrain pour la convertir en jardin ou en petit champ, et chaque saison ils vont travailler aux récoltes. Telle a été la source de notre main-d'œuvre dans l'Ouest. Parmi les hommes déjà âgés à leur arrivée, sauf ceux dont les services ont été loués à l'année, il en est fort peu qui puissent parler couramment l'anglais, et je regrette d'ajouter que fort peu d'enfants savent l'anglais. On le comprend, par suite des conditions qu'il est inutile de mentionner, il y eut au Manitoba, antérieurement à 1915, un horrible abus de la question bilingue, créée en 1897.

Par suite de cette situation, le gouvernement du Manitoba permit à de jeunes Ruthènes de fréquenter l'école normale, d'y obtenir des certificats d'instituteurs, puis d'aller enseigner dans les écoles. Il existait une stipulation ou un règlement portant que ces jeunes gens devraient parler l'anglais. Je vais vous dire dans quelle mesure ils le pouvaient parler.

En différentes circonstances, trois de ces instituteurs sont venus à mon bureau pour traiter d'affaires, et ils durent aller chercher un interprète, afin de me parler. Et c'est de pareilles sources qu'on s'attendait que nous obtiendrions des instituteurs qui pourraient s'exprimer avec facilité en anglais. Telle fut la situation, jusqu'en 1915. De concert avec nombre d'autres qui étaient intéressés dans la politique, je suppose, je suis à blâmer pour avoir fait naturaliser ces étrangers aussitôt que possible. J'ai payé 30 et même 50 dollars à la fois pour des lettres de naturalisation à leur bénéfice, et la moitié d'entre eux, je suppose, ne savaient presque rien de la situation politique; mais nous agissions tous ainsi, et c'était devenu chose en vogue dans l'Ouest.

Il est souvent question des établissements créés pour ces Ruthènes et de leur ségrégation. Je me demande comment on peut résoudre la question. Un certain nombre de Ruthènes viennent s'établir au pays; ils font venir leurs amis de leur ancienne patrie et ils achètent des terres dans le voisinage. Les Anglais de cet établissement s'en vont, et cela pour une raison facile à comprendre. Dans un établissement semblable, il n'y a jamais trop de gens pour payer les frais d'entretien du culte ou des activités sociales de la population. Quand les gens nourrissent différents idéals et parlent divers idiomes, il n'y en a pas assez dans un établissement de ce genre pour supporter les frais de ces institutions, et il est tout

naturel que les colons de langue anglaise s'en aillent. En outre il existe une difficulté au sujet des écoles fréquentées par les enfants anglophones. Les citoyens de langue anglaise constatent qu'avec de pareils instituteurs, leurs enfants n'obtiennent pas l'instruction voulue en anglais. Et fatalement la concentration s'impose. La ségrégation s'imposera, tant que nous aurons ces étrangers en si grand nombre. Et l'histoire se répétera en dépit des règlements que le Parlement pourra édicter. En conséquence de ce que j'ai dit, il y a fort peu d'enfants de langue anglaise qui puissent lire et parler l'anglais couramment.

Que faut-il faire pour remédier à la situation? Je vous ai tracé le tableau du développement et l'historique d'un établissement-type.

Il y en a des centaines et des milliers disséminés dans tout le grand Ouest. Voici la conclusion que, de concert avec tout esprit avisé, je tire de cette situation; c'est que nous ne saurions continuer à ouvrir les portes du pays à ces étrangers, à accroître l'étendue de ces établissements déjà commencés et à en multiplier le nombre. Il faut faire halte, en attendant que nous ayons assimilé cette population qui échappe aujourd'hui à notre contrôle, surtout par suite des erreurs commises par le passé; c'est nous qui avons péché, plutôt qu'eux.

J'ai une observation à faire à leur bénéfice. Je le sais, nombre d'entre eux ont voulu s'enrôler par le passé. Ils consentaient à rendre service suivant leurs lumières et quelquefois ils ont versé des fonds. Mais, ils ont aussi commis des erreurs. On a porté contre eux une accusation, et cela, peut-être, à bon droit: c'est d'avoir arboré leurs drapeaux et de s'être réjouis, quand l'ennemi remportait des victoires. Ils ne se sont pas anglicisés et ne sont pas citoyens britanniques, encore que, souvent, ils soient porteurs de lettres de naturalisation. C'est surtout sur nous que retombe le blâme. Mais l'heure a sonné où il faut mettre un frein à cet empiétement sur nos chances d'avenir et les perspectives de l'Ouest canadien.

Si nous ne le faisons pas, le temps viendra où il ne nous sera plus possible d'être maîtres de la situation.

Vous avez vu, dans la province d'Ontario, 15,000 ou 16,000 personnes partir chaque année de vos fermes pour se rendre dans les villes. Nous étions menacés presque du même mouvement dans l'Ouest, avant la guerre. Nous avons constaté que notre population anglophone abandonnait les fermes pour s'installer dans les villes. Nous en avons vu un grand nombre quitter le pays. Il en est résulté que les gens dont j'ai parlé se sont multipliés rapidement. J'en ai vu la preuve dans ma circonscription. Ils ont gagné de l'argent pendant cette période. La circonscription de mon honorable ami le ministre de l'Agriculture (M. Crerar) se trouve juste à l'ouest de la mienne, et à partir de la circonscription dont je parle maintenant, jusque de l'autre côté de la réserve de Riding-Mountain et presque à la limite ouest de la circonscription—c'est-à-dire du côté nord de la circonscription—il y a une population du genre de celle dont j'ai parlé. Ces gens ont gagné de l'argent et acheté des fermes dans les centres de colonisation anglais. Il est curieux de noter l'empiétement qui s'est fait là. L'an dernier, on parlait beaucoup dans ma ville d'un magnifique quart de section, situé à deux milles au nord de la ville et immédiatement au centre d'une colonie anglophone, qui avait été achetée par des Galiciens. Ils ont acheté des fermes de premier choix. Dans ma région, nous avons un lopin de terre assez rude qui est contigu au chemin de fer et qui a des facilités pour les expéditions, mais en raison de sa nature abrupte, les colons anglais n'en avaient pas voulu. Ces étrangers s'y sont installés et ils ont réussi. Mais, plus loin dans l'ouest, nous avons un établissement dans la circonscription de mon honorable ami le ministre de l'Agriculture qui est de la meilleure terre. Les colons y ont fait de rapides progrès et un grand nombre d'entre eux y ont des fermes qui valent de $15,000 à $20,000. Ils ont des automobiles. Ils ont gagné de l'argent, mais ils n'ont pas été anglicisés. Nous avons une situation peut-être plus difficile à régler, maintenant qu'ils ont de l'argent, qu'ils peuvent s'organiser et avoir des chefs que du temps où ils étaient pauvres et plus ou moins sans appui.

J'ai pensé que je devais expliquer la situation au comité. Il y a beaucoup de gens dans l'Est et aussi quelques-uns dans l'Ouest qui n'ont pas couru ces régions comme moi. J'ai eu très souvent l'occasion de visiter ces districts particuliers et j'ai pensé que ce serait très instructif pour le comité de comprendre dans quel état se trouvent ces régions au point de vue industrie, ainsi que la forme prise par la colonisation et ce qu'a été le résultat des efforts pour convaincre ces gens de devenir sujets britanniques.

M. TWEEDIE: J'ai quelques observations à faire au sujet de l'article 13. Nous avons entendu aujourd'hui une large discussion à propos des différentes classes d'individus à qui nous devrions permettre d'entrer au Canada, et il me semble qu'il est assez généralement admis qu'on devrait imposer des restrictions sévères aux futurs colons, spécialement à ceux qui viennent de pays européens. J'ai écouté avec plaisir ce qu'a dit l'honorable député d'Edmonton (M. Mackie) au sujet des Ukraniens et des Ruthènes, et aussi les détails donnés par l'honorable député de Neepawa (M. Davis) au sujet des Ruthènes de sa circonscription, et malgré les arguments de ces honorables députés, j'estime que nous devons conclure que les gens dont ils ont parlé forment une classe que nous ne voulons pas voir s'établir dans ce pays. Ces deux députés nous ont démontré d'une façon complète que bien que ces gens soient établis au Canada depuis un grand nombre d'années et qu'ils soient devenus Canadiens au point d'avoir amassé des richesses considérables, acquis de grandes étendues de terre et acheté des automobiles, pourtant ils ne sont pas canadianisés ou anglicisés suffisamment pour former une partie de l'existence économique et sociale de ce pays. Je crois, en outre, qu'il y a au Canada un grand nombre de colons provenant des pays d'Europe qui n'ont absolument pas de sympathie pour le Canada et l'empire britannique, et que tout en étant naturalisés et en ayant l'avantage de nos lois et la protection de nos institutions, il faut leur faire bien comprendre qu'on ne peut leur accorder à l'avenir, comme on l'a fait dans le passé, aucune concession en raison de quelque affiliation politique. Depuis que le Parlement est réuni, nous avons reçu des pétitions d'un grand nombre d'individus dans l'Ouest demandant des concessions, par exemple, en ce qui concerne l'usage de leur langue. Beaucoup ont fait entendre des plaintes amères parce que les autorités avaient cru bon de les priver de l'usage de la langue allemande dans leurs écoles et leurs journaux. Mais ce Gouvernement ou aucun autre gouvernement au Canada ne serait excusable de permettre à ces gens de se servir dans leurs rapports commerciaux, sociaux, religieux ou dans leurs écoles de la langue allemande ou de tout autre moyen de communication qui ressemble à cette langue, et c'est le devoir de tous les gouvernements fédéral et provinciaux de faire en sorte que ce moyen de comunication soit réduit le plus possible dans ce pays.

J'ai peine à croire, et tous mes collègues seront, sans doute, de mon avis, qu'on puisse se servir de la langue allemande comme mode ordinaire de communication dans la vie sociale, sans que ses idées et ses sympathies s'en ressentent.

Nous mettons un frein, c'est vrai, aux aspirations des étrangers de nationalité ennemie, qui sont déjà établis parmi nous, mais nous devrons continuer à exercer la plus grande prudence à l'avenir, et voir à ce que l'on ne permette pas, d'ici à longtemps, aux Allemands, de s'implanter sur le sol du Canada. La population de l'Est se figure peut-être, que nous nous inquiétons et nous montons un peu plus qu'il ne faut à ce sujet, en égard de l'agitation qui s'est faite dans l'Ouest en ces derniers temps, relativement à l'immigration des hutterites et des mennonites. L'une des raisons toutefois, de l'opposition que soulève l'entrée de ces immigrants au pays, c'est qu'ils ont adopté les usages et coutumes de l'Allemagne et que l'allemand est leur langue naturelle. C'est la langue qu'ils parlaient dans le Dakota-Sud, ainsi que dans les autres parties des Etats-Unis, d'où ils viennent. Ils désirent conserver l'usage de cette langue au Canada; ils ont réclamé le privilège de faire apprendre l'allemand à leurs enfants, dans les écoles qu'ils doivent établir dans la province de l'Alberta. Leurs sympathies ne vont ni à la Grande-Bretagne ni au Canada, elles vont d'abord à l'Allemagne et ensuite aux hutterites et aux mennonites, qui sont eux-mêmes des hutteristes dans le véritable sens du mot. Nous ne voulons pas de ces gens-là au Canada. J'ose donc espérer que le Gouvernement prendra des mesures immédiates pour interdire l'entrée du pays, à tout adepte de ces sectes. Pour quelle raison, ne voulons-nous pas que ces gens s'établissent au Canada? On prétendra, peut-être, que ces étrangers sont d'excellents cultivateurs; qu'ils se livrent à l'élevage des bestiaux et que leurs efforts tendront à développer l'agriculture, tant dans le pays en général, que dans l'Ouest canadien, en particulier. Je ne dis pas le contraire; cependant, la situation sociale et économique de ces étrangers, leur mentalité et leurs affiliations ancestrales, sont telles qu'ils ne deviendront jamais de vrais Canadiens. L'honorable député de Lethbridge (M. Buchanan), l'a fait observer cet après-midi, ces gens sont des communistes, au sens large de ce mot. Qu'est-ce que cela signifie? Ils ont été chassés du Dakota-Sud par la mise en vigueur des lois de cet Etat. Ces gens, adeptes de la doctrine de Jacob Hutter, ont formé leurs différentes sociétés qu'ils appellent des con-

fessions religieuses, et ils se sont livrés à la culture de la terre dans l'état du Dakota-Sud. Les autorités de l'état ont institué une enquête et elles se sont rendu compte, qu'ils font du commerce et de l'industrie sous le couvert de la religion.

Les autorités ont mis la loi en vigueur sans tarder et, elles ont intenté des poursuites en vue de dissoudre ces associations. La grande difficulté relativement à cette secte, eu égard à notre système économique, c'est que l'individu qui en fait partie, est privé de tous droits. Or, s'il est un privilège dont nous sommes fiers au Canada, c'est la liberté individuelle dont nous jouissons et le droit de disposer librement de jouir du fruit de notre travail. Les mennonites et les Ruthènes toutefois, qui entrent au pays, ne jouissent pas personnellement de ces droits; les biens qu'ils acquièrent par leur industrie et leur travail, deviennent la propriété de l'association dont ils font partie. Les femmes peinent, les hommes aussi, mais après tous ces travaux, ils ne possèdent pas en propre, la valeur d'un dollar; les biens qu'ils ont acquis, sont la propriété de l'association. Quelles sont les conséquences d'un pareil régime? Dans le Dakota-Sud, où des procédures ont été prises devant les tribunaux, pour amener la dissolution de certaines de ces associations, il se trouve que des hommes âgés de plus de cinquante ans, sont exclus des rangs de ces sociétés sans un sou vaillant, après avoir peiné toute leur vie au bénéfice de la secte. De plus, on signale un autre cas où un hutterite est parti, abandonnant à la charité publique, ses deux femmes et quatorze ou quinze enfants. De plus, il est constaté que tout homme, qui diffère d'opinion avec ses coreligionnaires, est jeté sur le pavé, sans recevoir la moindre part des profits qu'il a contribué à accumuler. Ces associations d'hutterites et de mennonites introduisent avec elle, en Canada, le servage et l'esclavage sous sa forme la plus dure. L'entrée de ces étrangers au pays, est contraire aux intérêts, bien compris, de notre classe agricole et ouvrière, aux intérêts, bien compris, de l'individu et au principe de la liberté individuelle.

Si nous laissons de côté l'aspect économique de la question pour l'étudier au point de vue de notre intérêt particulier, nous devons tenir compte de la nature de la vie sociale de ces étrangers. Ils vivent tous en commun. Ils vivent dans des conditions qui ne conviennent pas à notre population et qui ne sauraient être tolérées par les citoyens du Canada. Ces étrangers vivent dans des conditions telles que les Canadiens ne pourraient s'associer avec eux.

Ils conversent en allemand, commercent entre eux et désirent avoir leurs propres écoles, si la loi le leur permet.

Cette sorte de gens profitera-t-elle au pays? Quand ils forment leurs petites colonies, les colons anglais, écossais ou canadiens qui les entourent disparaissent graduellement, car leur manière de vivre est incompatible avec la nôtre, comme avec nos coutumes et nos aspirations. Ce que je demande c'est que l'on agisse tout de suite. Nous ne voulons plus qu'un seul huttérite ou mennonite passe la frontière des Etats-Unis au Canada. Il y aurait lieu dans la circonstance à un décret du conseil sous le régime de la loi des mesures de guerre, en attendant que ce projet soit mis en œuvre. Sans cela, il y aura de l'agitation dans l'Ouest. Après avoir exclus ces gens du pays, la politique du Gouvernement devrait être désormais d'exclure du Canada tous ceux qui ont des idées communistes. Le communisme pratiqué par les citoyens de certains pays d'Europe est incompatible avec la vie économique et industrielle du Canada. Un des meilleurs articles du projet de loi est celui qui autorise le Gouvernement à exclure de notre pays ceux qui ont des idées et des notions incompatibles de tout point avec les nôtres.

M. KENNEDY: Comme le sait le ministre, une taxe de $8 par tête est imposée par le gouvernement américain à ceux des nôtres qui visitent les Etats-Unis, avec remboursement si le visiteur retourne dans les six mois. La somme est perçue par les compagnies de chemin de fer ou de navigation, et il faut parfois attendre de longs mois pour le ravoir, même si le visiteur ne reste aux Etats-Unis que trois ou quatre jours. Beaucoup de Canadiens qui habitent près de la frontière ont des parents aux Etats-Unis et souvent il arrive que la maladie ou un décès dans la famille les oblige à passer de l'autre côté. Il ne leur est pas toujours facile de se départir de cette somme même pour un temps. Ce ne sont pas précisément les Canadiens que vise la loi; elle a eu pour premier objet ceux qui descendraient dans un port maritime. Les nôtres ne se ressentent pas moins de cette taxe. Je suis sûr que les neuf dixièmes du peuple américain ignorent cette loi, et il serait bon de la leur signaler. Un excellent moyen serait d'imposer une pareille taxe

sur toute personne qui des Etats-Unis entrerait au Canada, sauf remboursement si le pays d'où elle arrive accorde la même faveur aux Canadiens. Les démarches tentées en vue de la suppression de cette taxe avancent-elles?

L'hon. M. CALDER: Elles n'avancent pas. C'est affaire au gouvernement américain d'imposer, s'il le juge à propos, une taxe à toute personne qui entre aux Etats-Unis. Nous avons eu cependant des pourparlers à ce sujet avec les autorités américaines; le chef de leur bureau d'immigration est ici dans le moment et mes propres fonctionnaires ont en vue une autre occasion de discuter avec lui. La capitation ne frappe pas tous les Canadiens qui vont aux Etats-Unis, mais ceux-là seulement dont la déclaration est suspectée par les agents. D'après les pourparlers que nous avons eus, je crois pouvoir dire que cette loi sera exécutée avec un peu plus de soin qu'elle ne l'a été jusqu'ici.

(L'article, ainsi modifié, est adopté.)

Sur l'article 2 (domicile, etc.).

M. JACOBS: Un léger changement ici améliorerait peut-être le paragraphe (VI), lequel porte:

Les membres d'associations dramatiques, artistiques, athlétiques ou de spectacle, qui viennent au Canada pour quelque temps, dans le but d'y donner des représentations ou exhibitions publiques d'un caractère récréatif ou instructif; et les acteurs, artistes, conférenciers, prêtres et ministres du culte, auteurs, avocats, médecins, professeurs de collèges et voyageurs de commerce qui viennent au Canada pour y exercer temporairement leur profession respective.

Je suggérerais le texte qui suit:

Les membres d'associations dramatiques, artistiques, athlétiques ou de spectacle, qui viennent au Canada pour quelque temps, dans le but d'y donner des représentations ou exhibitions publiques d'un caractère récréatif ou instructif; et toutes les personnes qui viennent au Canada pour y exercer temporairement leur profession respective.

Nous avons mentionné les ministres, les gérants de cirques, les avocats, d'autres encore, mais peut-être avons-nous fait quelques oublis que réparerait le texte que je propose, lequel embrasse les occupations ou professions de toute nature.

M. CRONYN: Nous avons omis les musiciens, dont la loi faisait mention, et c'est un oubli qui ne s'applique pas.

M. NICHOLSON (Algoma-Est): L'honorable député (M. Jacobs) penserait-il à tolérer la présence au Canada de personnes faisant profession de répandre des idées séditieuses?

M. JACOBS: Si c'est là une profession, le ministre n'aura qu'à user du pouvoir discrétionnaire que lui reconnaît l'article 38 de la loi.

Nous spécifions ici une certaine classe de gens: auteurs, avocats, médecins, professeurs de collèges, voyageurs de commerce, et ainsi de suite; mais nous ne mentionnons pas toutes les occupations et toutes les professions. Afin de comprendre celles que nous avons pu oublier, nous ferions peut-être mieux de dire "toutes personnes entrant au Canada pour y exercer temporairement leur profession respective—et respectable—si mon honorable ami le désire ainsi. Cela se trouverait peut-être amélioré.

L'hon. M. CALDER: Les fonctionnaires du ministère éprouvent déjà beaucoup de difficulté à appliquer cette loi; si nous ouvrons la porte toute grande, comme le voudrait mon honorable ami, nous nous exposons à de graves inconvénients. Je tiendrais donc à discuter la question à fond avec les fonctionnaires du ministère avant d'accepter sa proposition d'amendement. A la question de l'honorable député de London (M. Cronyn), je répondrai que le mot "musicien" a été biffé de cet article, principalement parce qu'il y a beaucoup de ces flâneurs encombrants, appelés musiciens, qu'il ne conviendrait pas d'admettre en vertu de cet article. Tout ce qu'il y a à faire, c'est de les en exclure.

M. JACOBS: Quand même leur occupation constituerait une profession?

L'hon. M. CALDER: S'ils appartiennent à une association dramatique, artistique ou théâtrale régulière, venue pour donner des représentations dramatiques ou musicales, ils pourront être admis; mais le simple musicien qui nous arrive ne peut guère être rangé dans la catégorie des artistes, et nous ferions tout aussi bien de le surveiller de près.

M. JACOBS: Que dites-vous de Pederewski? Il est, avant tout, musicien.

L'hon. M. CALDER: Le ministère le considérerait comme artiste, et non comme musicien.

M. NICKLE: Avant d'adopter cette proposition d'amendement, l'honorable ministre étudiera avec soin, je l'espère, le danger qu'il y a de causer une injustice aux villes limitrophes par l'adoption de la proposition de l'honorable député (M. Jacobs). Dans la division que je représente, il règne beaucoup de mécontentement parce qu'il y est arrivé des orchestres américains qui se sont représentés comme des compagnies dramati-

ques et ont beaucoup nui aux orchestres canadiens. Il y a conflit plus ou moins sérieux entre les dispositions de cette loi et celles de la loi relative à la main-d'œuvre étrangère, et je regretterais infiniment qu'on étendît la portée de cette loi de manière à admettre ces orchestres qu'elle considérerait, par suite de l'amendement suggéré par l'honorable député (M. Jacobs), comme ne faisant pas partie des classes immigrantes. J'espère qu'avant de modifier cet article, si toutefois il se propose de le modifier, l'honorable ministre va jeter un coup d'œil attentif sur la loi de la main-d'œuvre étrangère, et s'occuper de faire concorder les deux lois l'une avec l'autre.

L'hon. M. CALDER: Si l'honorable député (M. Jacobs) insiste sur sa proposition d'amendement je vais demander que cette partie de l'article soit réservée jusqu'à ce que j'aie eu le temps d'étudier la question soulevée par l'honorable député de Kingston (M. Nickle).

M. JACOBS: Je demande qu'elle soit réservée. Avant que l'article ne soit définitivement adopté, je tiens à dire quelques mots du paragraphe (i) de l'article 2, dont voici le texte actuel:

> Cesse d'avoir domicile au Canada, aux termes de la présente loi, toute personne qui réside volontairement en dehors du Canada, non pas simplement pour quelque objet particulier ou temporaire, mais avec l'intention présente de demeurer permanemment en dehors du Canada.

Un étranger, naturalisé sujet britannique au Canada, ne pourra donc plus y revenir, en dépit de sa qualité de sujet britannique, s'il tient à y revenir après l'avoir quitté dans l'intention d'améliorer son sort qu'il n'aura pas réussi à améliorer, et l'entrée du pays lui sera interdite en vertu de cet article, d'après lequel il faut suivre la loi du domicile, parce qu'il n'aura pas changé de domicile? Je trouve cela injuste.

L'hon. M. CALDER: Ce n'est pas ainsi qu'il faut interpréter l'article. Voici quel est l'objet de la proposition d'amendement: La loi interdisant l'entrée du pays à certaines classes ne s'appliquera pas à celui qui voudra revenir au Canada où il aura conservé son domicile, n'ayant quitté le pays que pour un certain temps, lors même qu'à son retour il serait atteint de quelque maladie dégoûtante, de consomption ou de folie. Mais s'il a quitté le Canada avec l'intention de ne plus y revenir et qu'il y ait perdu son domicile, nous aurons droit de le refuser.

M. JACOBS: Même s'il n'est pas sujet britannique?

[M. Nickle.]

L'hon. M. CALDER: Oui. Nous fermons maintenant notre porte aux immigrants de la Grande-Bretagne, lorsqu'ils appartiennent aux classes frappées d'interdiction. Ainsi, nous ne recevons aucun immigrant anglais, s'il est aliéné ou susceptible de devenir un fardeau pour le public, ou s'il fait partie de quelque manière des classes interdites. Si un individu, venu au Canada d'un coin quelconque du globe, quitte le pays sans avoir le dessein d'y revenir, et pendant son absence, tombe dans l'une des classes interdites, pourquoi le recevrions-nous?

M. JACOBS: En supposant que, sous tous les autres rapports, il ait les qualités requises?

L'hon. M. CALDER: Son droit d'entrée serait indiscutable. Il faudrait le recevoir.

M. JACOBS: On devrait établir une distinction entre le citoyen anglais et le citoyen d'un autre pays. Nous sommes tenus de protéger le citoyen anglais qui s'est dépouillé de son ancienne naturalité pour acquérir la naturalité anglaise. Il part, afin d'améliorer ses affaires, puis il revient et trouve la porte fermée.

L'hon. M. CALDER: Seulement s'il appartient à une classe interdite.

M. JACOBS: L'article ne le dit pas.

L'hon. M. CALDER: C'est là son objet.

M. TWEEDIE: Supposons qu'un individu vienne au Canada, soit naturalisé et ait son domicile ici, puis qu'il aille aux Etats-Unis dans le dessein d'y rester. Nous ne pourrons pas lui fermer la porte, pendant la période de temps déterminée, si les directeurs de l'immigration du pays voisin veulent le renvoyer à cause de son état mental.

L'hon. M. CALDER: S'ils le renvoient, nous sommes tenus de le recevoir.

M. TWEEDIE: Peu importe qu'il appartienne à une catégorie interdite par notre loi. S'il a son domicile ici, ils peuvent le renvoyer.

M. JOHNSTON: Dans le paragraphe 2, je ne vois aucune disposition concernant les ouvriers agricoles ou les aoûterons. Ces années dernières, les cultivateurs des provinces occidentales ont été bien aises de recevoir de l'aide des Etats de l'Ouest pendant la récolte. Les aoûterons travaillent dans le Dakota, puis se rendent au Canada. Apparemment, ils ne seraient pas admis en vertu de la présente loi.

L'hon. M. CALDER: S'il y a à cet égard un défaut dans la loi, on ne s'en est certainement pas prévalu contre eux depuis dix ans, car ils sont venus chaque année. Le département lui-même les a fait venir pour aider à la récolte. Une disposition de la loi permet maintenant au ministre d'admettre n'importe qui pour cause, s'il le juge bon. Je ne prévois pas d'embarras au sujet des aoûterons.

M. CRONYN: On les recevra peut-être à titre de membres de sociétés athlétiques.

M. JACOBS: Quel sera le texte de l'alinéa "a", ainsi modifié?

L'hon. M. CALDER: Il se lira comme suit:

Les idiots, les imbéciles ,les faibles d'esprit, les épileptiques, les aliénés et ceux qui l'ont été à une époque quelconque auparavant.

La loi, dans sa forme actuelle, dit: "au cours des cinq années précédentes". L'amendement nous permettra d'exclure quiconque a été aliéné n'importe quand.

(Le paragraphe 2 est réservé.)

Sur le paragraphe 3 (personnes malades).

L'hon. M. CALDER: Après cette modification, voici quel sera le texte du paragraphe:

Les personnes affligées de tuberculose sous une forme quelconque, ou d'une maladie repoussante, ou d'une maladie qui est contagieuse ou infectieuse ou qui peut devenir dangereuse pour la santé publique....

M. JACOBS: Qu'adviendrait-il dans le cas de celui qui, n'étant pas sujet britannique par naturalisation, prendrait la tuberculose au Canada, et étant allé se faire traiter à Denver, tenterait de revenir au pays?

L'hon. M. CALDER: Il pourrait établir aisément qu'il s'est rendu à Denver pour une fin purement temporaire. Il s'adresserait à l'agent consulaire, au besoin, pour obtenir un certificat qui attesterait qu'il est allé à Denver pour se guérir. Il ne perdrait pas son domicile.

M. JACOBS: Le ministère de l'Immigration applique bien la loi. Selon moi, il est dirigé plus intelligemment que tout autre service administratif; du moins, c'est ce que j'ai constaté. Le ministre de l'Agriculture paraît étonné. Nous ferions bien de rendre la loi aussi claire que possible, parce que les ministres eux-mêmes changent et il pourrait en surgir un qui ne connaîtrait pas Joseph et qui appliquerait la loi avec plus de rigueur qu'à présent.

On a lieu d'être satisfait de la rédaction de beaucoup de ces articles, pourvu qu'ils soient interprétés d'une manière intelligente, mais je crains qu'ils ne soient, en certains cas, la source de bien des difficultés pour les immigrants dans le cas d'un ministère qui en ferait une interprétation peu favorable à ces derniers.

(Le paragraphe est adopté.)

Sur le paragraphe 5 (mendiants et vagabonds).

L'hon. M. CALDER: La loi en vigueur se lit comme suit:

Mendiant de profession ou vagabond, ou qui est en lieu de devenir un fardeau pour le public.

Le membre de phrase "ou qui est en lieu de devenir un fardeau pour le public" est porté à un autre endroit de la loi pour faire partie comme suit d'un des articles essentiels:

Les personnes qui, sur l'avis du conseil d'enquête ou du préposé en fonctions à un port d'entrée, sont en lieu de devenir un fardeau pour le public.

Sur le paragraphe 6, alinéa "k" (infériorité psychopathique).

M. JACOBS: Qu'entend-on par infériorité psychopathique de naissance?

L'hon. M. CALDER: C'est un terme médical qui ne m'est pas très familier, mais on m'en a fourni une définition que je me permets de lire:

Sont compris dans cette catégorie les diverses personnes de mentalité défectueuse oscillant entre la santé et la démence, telles que les imbéciles, les menteurs pathologiques, certains vagabonds, maniaques, et ceux qui révèlent des instincts sexuels anormaux. La ligne de démarcation entre ces groupes est assez mal définie. On devrait les faire entrer sous la rubrique d'infériorité psychopathique de naissance.

On me dit que les médecins connaissent la portée et l'étendue de l'expression, et j'entrevois que nous aurons à faire des règlements sévères pour nos agents pour qu'ils ne manquent pas d'attraper ceux qui sont atteints de cette maladie, de quelque nom qu'on l'appelle.

Sir HERBERT AMES: Pourrons-nous déporter ceux qui, au Canada, souffrent de cette maladie?

L'hon. M. CALDER: Assurément, s'ils viennent à y entrer.

(a) Etrangers ennemis.

M. JACOBS: Je pense que le comité aimerait avoir du ministre un exposé de la portée de cet article.

L'hon. M. CALDER: Je dois avouer qu'au premier coup d'œil jeté sur l'article je m'en suis fait une idée fausse; cependant, après une lecture attentive, on en saisit clairement le sens. On pourrait d'abord croire que l'effet des simples mots "étrangers ennemis" à la première ligne serait que désormais toutes les personnes qui sont des étrangers ennemis doivent être rejetées. Tel n'est pas l'objet de l'article. La clause dit: "Les étrangers ennemis ou les personnes qui ont été des "étrangers ennemis". Le traité de paix une fois signé, ceux qui sont maintenant internés et dont la déportation ne doit se faire qu'après la guerre, ne seront pas alors des étrangers ennemis, parce que la guerre aura pris fin. L'article, tel que je l'interprète, se rapporte donc aux étrangers ennemis qui ont été internés ou aux personnes qui ont été internés comme aubains ennemis. On ne dit pas que les aubains ennemis seront rejetés, mais seulement les aubains ennemis qui ont été internés.

M. JACOBS: Ne vaut-il pas mieux retrancher les mots "ou les personnes" et dire "les aubains ennemis qui ont été internés dans une partie quelconque des Dominions de sa Majesté"?

L'hon. M. CALDER: Mais quelques-uns d'entre eux peuvent être internés après la fin de la guerre, qui ne seront pas alors des étrangers ennemis.

M. JACOBS: Il me semble que l'article est plutôt obscur et qu'il demanderait une nouvelle rédaction. A ces fins je propose qu'on en remette la discussion.

M. CRONYN: Qu'adviendra-t-il de ceux qui auront été internés comme des étrangers ennemis et qu'on aura libérés conditionnellement sur parole?

L'hon. M. CALDER: Je ne sache pas qu'il y en ait eu de libérés ainsi.

M. CRONYN: On me dit qu'on en a libéré des centaines.

L'hon. M. CALDER: Suivant l'explication donnée par le ministre intérimaire de la Justice, plusieurs milliers de personnes furent internées au début de la guerre, non à cause de dangers qu'elles pouvaient avoir fait courir ou par suite d'actes criminels commis ou de manifestations de leur part montrant un manque de loyalisme, mais simplement à cause de la situation dans ce temps-là. On se souvient qu'alors les emplois étaient rares, et l'on n'avait d'autres moyens de subvenir aux besoins d'un grand nombre de ces personnes que par l'internement. Légiférer dans le but de les faire

déporter uniquement parce qu'on a dû les interner au début de la guerre serait une grave **erreur.**

M. TWEEDIE: Je ne pense pas qu'on aurait tort d'élargir les dispositions de l'article de façon à y faire entrer ceux dont on doit s'occuper.

L'hon. M. CALDER: Je crois que nous pourrions différer l'examen de cet article. Je ne suis pas très satisfait de sa rédaction, et le but pourrait être expliqué plus clairement.

M. EULER: Cet article ne se rapporte-t-il qu'à ceux qui sont internés ou aussi aux immigrants qui pourraient nous arriver après la guerre ?

L'hon. M. CALDER: A ceux-là seuls que l'on a internés

M. EULER: Le Gouvernement a-t-il l'intention de fermer absolument les portes du pays à ceux qui sont aujourd'hui étrangers ennemis?

L'hon. M. CALDER: C'est ce qui a été fait depuis l'armistice. On a adopté un décret prohibant l'entrée du Canada à tous les nationaux d'Allemagne, d'Autriche-Hongrie, de Turquie et de Bulgarie. Ce décret ne sera certainement pas rescindé d'ici quelque temps.

M. EULER: Je ne soulève aucune objection à ce sujet. Je n'ai pas le hansard devant moi, mais voici un numéro du "Globe" d'aujourd'hui dans lequel le ministre aurait dit qu'il n'y a pas de disposition dans la loi fermant l'entrée du pays aux étrangers de nationalité ennemie.

L'hon. M. CALDER: L'article 13 que nous avons étudié tout l'après-midi autorise le Gouverneur en conseil de refuser l'entrée du pays aux immigrants de toute race ou nationalité.

M. EULER: Je l'ignorais. J'aurais désiré faire une proposition lorsque l'article 13 était à l'étude. Enfreindrais-je le règlement si je le faisais maintenant?

M. le PRESIDENT: Ce serait enfreindre le règlement que de discuter l'article 13 maintenant. On est à discuter l'alinéa "B" de l'article 3.

M. EULER: Aurai-je l'occasion de le faire?

L'hon. M. CALDER: Monsieur le président, si l'honorable député n'a qu'un avis à émettre, je crois que nous devrions l'entendre.

M. EULER: Si la loi est d'une nature absolument prohibitive, sans aucun pouvoir discrétionnaire de la part du ministre ou du Gouvernement, elle devrait être amendée Il devrait y avoir quelque disposition autorisant le ministre à faire des exceptions.

L'hon. M. CALDER: Le projet de loi contient une disposition en vertu de laquelle le ministre peut, avec un laisser-passer, permettre à toute personne d'entrer au Canada. Je l'ai expliqué cet après-midi. De plus, il existe dans le décret qui a été adopté une disposition explicite autorisant le ministre à admettre qui que ce soit. Il se trouve des cas très exceptionnels qu'il faut considérer au point de vue humanitaire ou autre.

M. PEDLOW: Vu l'incertitude relative à l'application de cet article et vu qu'il existe déjà un décret traitant de cette question que le Gouvernement se propose de maintenir en vigueur, ne serait-il pas sage de rayer cet article complètement?

L'hon. M. CALDER: L'alinéa "p" a trait aux personnes de nationalité ennemie qui ont été internées dans une partie quelconque des dominions de Sa Majesté.

M. JACOBS: Ou dans tout pays allié.

L'hon. M. CALDER: Ou dans tout pays allié. Les personnes qui ont été internées aux Etats-Unis ou dans un des dominions de Sa Majesté sont écartées comme appartenant à des classes prohibées qui n'ont aucun droit d'admission au Canada. Mais notre ordre en général ne s'applique qu'aux étrangers qui vivent en pays ennemi.

M. JACOBS: Que se propose de faire le ministre touchant les étrangers de nationalité ennemie internés au Canada? Vont-ils être rapatriés?

L'hon. M. CALDER: En deux ou trois occasions le ministre intérimaire de la Justice a déclaré que tous les étrangers qui sont maintenant internés et qui seront considérés dangereux ou inacceptables seront rapatriés. Un arrangement a déjà été fait avec les autorités anglaises en vertu duquel une centaine d'entre eux vont être rapatriés—si même ils ne l'ont pas été déjà—aussitôt qu'on leur trouvera des places sur les vaisseaux et que les pays auxquels ils appartiennent seront prêts à les recevoir.

M. JACOBS: De sorte que nous en rapatrierons deux mille cent dix-sept, nombre des étrangers internés durant la guerre.

L'hon. M. CALDER: Non, il y en a eu huit ou neuf mille.

M. JACOBS: Le rapport déposé par le ministre de l'Intérieur, l'autre jour, dit deux mille cent dix-sept.

L'hon. M. CALDER: C'est le nombre de ceux qui sont actuellement dans les camps d'internement, mais durant la guerre il y en a eu environ huit mille.

M. JACOBS: Alors le ministre de l'Intérieur n'a pas compris ma question, parce que je voulais savoir le nombre total de ceux qui avaient été internés durant toute la guerre. On m'a dit qu'il y en avait deux mille cent dix-sept.

L'hon. M. CALDER: Les autres n'étaient pas internés à ce moment-là.

M. NESBITT: Si je comprends bien, on a seulement l'intention de déporter ceux que l'on regarde comme dangereux?

Il n'a pas l'intention de rapatrier tous les étrangers qui ont été internés?

L'hon. M. CALDER: Le fait que les individus mentionnés par le suppléant du ministre de la Justice sont encore internés, après trois ou quatre ans de guerre, indique assez, il me semble, que leur internement doit, à coup sûr, avoir sa raison d'être. Si je ne m'abuse, la grande majorité de ces gens-là seront renvoyés dans leur patrie, sauf dans le cas de ceux qui peuvent nous présenter d'excellentes raisons pour les garder.

M. JACOBS: Plusieurs d'entre eux ont été placés sur des fermes où ils ont aidé aux cultivateurs; d'autres ont été employés à la construction des voies ferrées. Ils étaient sous la surveillance du Gouvernement, mais n'étaient pas réellement internés dans le sens que nous donnons à ce terme d'habitude.

L'hon. M. CALDER: Je n'ai pas appris cela.

M. NESBITT: Plusieurs ont été employés aux travaux publics. Je ne suis pas renseigné sur le compte des 2,100 que vous avez aujourd'hui. Une chose certaine, c'est qu'un grand nombre de ces gens ont été, d'abord, internés et que plus tard on leur a donné un emploi. Qu'allez-vous faire de ceux-là?

L'hon. M. CALDER: Vous parlez de ceux qui ont été internés au cours de la guerre?

M. NESBITT: Oui.

M. NICHOLSON (Algoma-Est): Nous avons eu un grand camp d'internement dans le nord de l'Ontario. A un moment 2,000 étrangers étaient internés dans un seul camp; mais on en fait le triage. On a libéré ceux qu'on ne croyait pas dangereux et dont l'internement n'était pas nécessaire. Ceux qui

restent dans le camp sont des hommes dangereux qu'on ne saurait sans crainte remettre en liberté.

M. NESBITT: Voilà ce que j'essayais de découvrir.

M. NICHOLSON (Algoma-Est): Nous avons dans le nord de l'Ontario des centaines d'hommes qui furent internés dans les premiers jours de la guerre, mais une enquête minutieuse à leur sujet, poursuivie par les officiers du ministère de la Milice, a révélé qu'ils n'étaient aucunement dangereux et on les remit en liberté; toutefois, ils sont tenus de se présenter, chaque mois, devant les agents du Gouvernement. Restent des centaines d'internés qui sont reconnus comme ennemis dangereux.

M. CANNON: Certains, au début des hostilités, ont été traités comme ennemis étrangers qui, depuis, sont devenus nos alliés. Qu'est-ce que le Gouvernement va faire de ces gens-là? Par exemple, des Allemands établis dans la Pologne allemande étaient nos ennemis et aujourd'hui, non seulement ils ne sont pas nos ennemis, mais encore sont-ils devenus nos alliés, et les journaux m'apprennent qu'ils vont signer la constitution de la société des nations, tout comme le Canada, la Grande-Bretagne, et les autres pays alliés. Est-ce que le bill renferme quelque disposition à l'égard de ces gens?

L'hon. M. CALDER: Le décret du Conseil auquel j'ai fait allusion stipule l'exclusion des peuples de pays ennemis, c'est-à-dire, l'Autriche, l'Allemagne, la Bulgarie et la Turquie. Il est bien vrai que certains groupes ethniques,—les Polonais, les Tchèques, les Shoraques et les Yougo-Slaves—étaient plus ou moins hostiles au gouvernement autrichien et qu'aujourd'hui ils constituent des nations nouvelles qui adopteront, je suppose, un gouvernement républicain. Mais tant que les choses restent dans cet état d'indécision, tant que nous ne savons pas au juste où nous en sommes, nous trouvons bien d'exclure tous ceux qui viennent de cette région de l'Europe. J'ai suivi la discussion cet après-midi, et elle m'a fait voir qu'il existe dans cette Chambre et dans le pays, la conviction que l'état du Canada, à l'heure actuelle, et les problèmes de la reconstitution exigent toute notre attention et que ce n'est pas le temps d'accueillir chez nous les habitants de ces parties de l'Europe, quelle que soit leur disposition, bonne ou mauvaise, à notre égard.

M. CANNON: Aux termes de ce bill, le Gouvernement va-t-il prendre pour frontières de ces pays celles qui existaient durant la guerre ou bien les frontières qui seront établies par le traité de paix? Cette question a beaucoup d'importance.

L'hon. M. CALDER: D'après l'article 13, le Gouvernement est libre d'envisager cette question comme il voudra. Cet article donne au Gouvernement des pouvoirs très étendus. Le Gouvernement est autorisé en tout temps d'exclure toute classe ou groupe de gens ou toutes gens qui suivent un certain métier. De cette manière nous pourrons décider la question des habitants de ces régions, de temps en temps, selon la situation du moment.

M. CANNON: Supposons que la Pologne soit constituée en royaume, que ce royaume soit ami de la Grande-Bretagne et des dominions d'outre-mer, et qu'en sa qualité d'alliée, devienne signataire du traité de paix ainsi que des diverses conventions qui seront conclues à Paris; le Gouvernement se conformerait-il au droit international si, aujourd'hui ou plus tard, il traitait les habitants de ce pays comme des étrangers ennemis, ou comme race exclue du Canada; et s'il le faisait, pourrait-il justifier cet acte?

L'hon. M. CALDER: Nous ne devrions aucunement les traiter ainsi qu'on le ferait à l'égard d'ennemis. Si l'honorable député avait été présent en Chambre et s'il avait entendu la discussion, il aurait appris que les députés ainsi que la population du Canada en sont arrivés à la conclusion que, s'il s'agit d'admettre tel ou tel immigrant au Canada, nous devrions avoir le droit de régler nous-mêmes les conditions de son entrée. Il n'y a rien dans la loi internationale qui nous empêche d'exercer ce droit. Mais si nous nous prévalons de ce privilège de déterminer quels doivent être les immigrants qui peuvent entrer au Canada, nous devons être prêts à assumer la responsabilité de l'exercice de ce droit. C'est-à-dire que si nous disons à la population d'un pays quelconque: "Vos concitoyens n'entreront pas au Canada", nous devons nous rappeler que ce pays a le pouvoir d'agir contre nous d'une autre manière et nous devons être prêts à subir une rebuffade, quelle que soit sa nature, du moment que l'attitude de ce pays est conforme au droit international. Je le répète, l'honorable député soutient à tort, je pense, que le droit international nous empêcherait de faire exclusion d'une classe d'émigrés d'un pays

quelconque dont nous ne souhaiterions pas l'entrée au Canada.

M. CRONYN: On a parlé, en deux circonstances, de ce qui s'était passé à la conférence impériale de 1918. Il pourrait être à propos d'inscrire au hansard le texte même de la résolution adoptée unanimement alors. Il va sans dire que les autorités impériales étaient représentées à cette conférence, à laquelle assistaient également des représentants des dominions et des Indes. Voici le 1er alinéa de la résolution qui fut soumise, en 1917, et adoptée, en 1918:

C'est une faculté inhérente des gouvernements des diverses colonies de la Confédération britannique, l'Inde comprise, que chacun doit jouir absolument du privilège d'aviser exclusivement à l'endroit de la composition de sa propre population au moyen de restrictions apportées à l'immigration d'aucun autre pays compris dans l'empire.

Il va sans dire que cela ne s'applique pas aux pays étrangers, mais j'estime que cela constitue un précédent admirable que nous pouvons observer, lorsqu'il s'agit des pays qui ne sont pas compris dans l'empire britannique.

M. JACOBS: Entre les colonies britanniques?

(L'alinéa "p" est réservé).

Sur l'alinéa "q" (les personnes coupables d'espionnage à l'égard de Sa Majesté ou de tout allié de Sa Majesté).

M. JACOBS: Quel est aujourd'hui le but de cette disposition? Si je comprends bien, l'espionnage finit automatiquement avec la guerre. Cette disposition est de nature à créer beaucoup de malentendu et peut-être un zèle considérable de la part du Gouvernement.

L'hon. M. CALDER: Si je la comprends bien, cette disposition signifie simplement que toute personne trouvée coupable d'espionnage durant la guerre ou en aucun temps, ne doit pas avoir la permission d'entrer au Canada.

M. JACOBS: De l'espionnage, dans quel sens?

L'hon. M. CALDER: Je suppose que l'expression à un sens légal bien défini.

M. JACOBS: Oui, en temps de guerre, mais elle a probablement un sens différent en temps de paix.

(L'alinéa est adopté.)

Sur l'alinéa "r" (les personnes coupables de conspiration contre Sa Majesté ou tout allié de Sa Majesté, ou coupables d'avoir aidé aux ennemis de Sa Majesté).

M. JACOBS: Quentend-on par "personnes coupables de conspiration"? Cela veut-il dire que cette personne doit être trouvée coupable de conspiration par une cour de justice, ou simplement par le département?

L'hon. M. CALDER: Non, elle doit être trouvée coupable par une cour de justice.

M. JACOBS: Je pense qu'il serait bon de rendre le sens de cette disposition clair en modifiant cet alinéa de façon à ce qu'il se lise:

Les personnes trouvées coupables, par toute cour de justice compétente de..

Et le reste.

...contre Sa Majesté.

M. NESBITT: L'alinéa ne dit pas que l'homme est "présumé coupable", mais qu'il est "coupable".

M. JACOBS: Trouvé coupable par qui? Quelqu'un peut être coupable et ne pas être cependant déclaré coupable.

M. KEEFER: D'après notre loi, un homme est toujours supposé être innocent, tant que sa culpabilité n'est pas reconnue.

M. JACOBS: Il s'agit ici d'un cas différent. C'est une disposition statutaire, mais j'estime qu'il convient que sa rédaction soit aussi claire que possible.

L'hon. M. FIELDING: Le mot "condamné conviendrait-il?

M. JACOBS: "Condamné pour conspiration" serait mieux.

L'hon. M. CALDER: Au lieu de "coupable"?

M. POWER: Y a-t-il un crime appelé "conspiration contre Sa Majesté"? Je suppose qu'une conspiration contre Sa Majesté est un acte de sédition ou une trahison. Il serait bon de définir l'acte, car je ne me rappelle pas avoir vu dans le code criminel l expression "conspiration contre Sa Majesté".

L'hon. M. CALDER: La rédaction a été faite par notre propre avocat et je suppose qu'il connaît les expressions qui conviennent pour décrire ces crimes. Toutefois, si les députés ont quelque doute, je lui soumettrai la chose de nouveau.

M. JACOBS: Si nous laissions l'article en suspens.

M. NICHOLSON (Algoma-Est): Ce que l'on veut déclarer ici, c'est qu'une per-

sonne est coupable du crime de conspiration contre Sa Majesté. Si une conspiration constitue une trahison, alors il est coupable de trahison.

M. POWER: Je ne pense pas que l'expression "conspiration contre Sa Majesté" existe dans le code criminel. Pour moi, c'est trahison que l'on devrait dire.

L'hon. M. CALDER: Pour sauver du temps et abréger la discussion, comme je tiens à une phraséologie exacte, je suis tout prêt, s'il existe quelque doute à ce sujet, à laisser l'article en suspens, de sorte que nous ayons l'occasion de rechercher quelle est l'expression qui conviendrait le mieux.

(L'article est laissé en suspens.)

Sur l'aliéa " s " (personnes déportées pour cause de conspiration).

M. JACOBS: On devrait laisser aussi cet alinéa en suspens.

M. MORPHY: Je ne sais pas comment nous allons finir d'étudier ce projet de loi, si nous laissons un article en suspens chaque fois qu'une objection est soulevée par un député. On ne peut pas être coupable de conspiration, si je comprends bien la signification du mot. C'est un crime tout à fait différent de la sédition, mais un seul homme ne peut pas être coupable de conspiration. Deux hommes peuvent conspirer, et quoique leur objectif ne soit pas atteint, un seul ou tous les deux peuvent être trouvés coupables de conspiration. Je suis sûr que l'honorable député comprendra que c'est la loi.

M. JACOBS: C'est justement la raison pour laquelle je demande que l'alinéa soit laissé en suspens, afin de pouvoir obvier à la difficulté.

M. MORPHY: Je ne vois pas qu'il y ait de difficulté. C'est si clair pour n'importe quel avocat qu'il ne devrait pas y avoir de discussion.

M. JACOBS: Par exemple, l'alinéa dit:

Les personnes qui, en quelque temps que ce soit, dans un intervalle de dix ans à compter du 1er août 1914, ont été ou peuvent être déportées de toutes parties des dominions de Sa Majesté ou de tous pays alliés, pour cause de conspiration contre Sa Majesté ou l'un quelconque des alliés de Sa Majesté ou pour avoir prêté aide aux ennemis de Sa Majesté, ou parce que pareille personne était considérée comme hostile ou dangereuse à la cause des alliés pendant la guerre.

Par qui étaient-elles considérées hostiles ou dangereuses?

[M. Nicholson (Algoma-Est).]

L'hon. M. CALDER: Par les autorités qui les ont déportées.

M. JACOBS: On ne le dit pas. Nous devrions être minutieux dans un cas comme celui-là.

L'hon. M. CALDER: L'article que nous discutons n'a trait qu'aux personnes qui ont été déportées. Ces personnes sont déportées par l'Etat dans lequel elles étaient internées et les autorités de cet Etat doivent les avoir considérées comme hostiles, autrement elles ne les auraient pas déportées. Prenez le cas des personnes internées au Canada, aujourd'hui. Quelqu'un doit décider si elles doivent être déportées ou non. Un jour ou l'autre, elles le seront et l'interdiction contenue dans ce projet de loi les empêchera de rentrer au Canada. Maintenant supposons qu'il y ait certaines personnes internées aux Etats-Unis, qui soient déportées parce que les autorités américaines les auront considérées hostiles ou dangereuses pour la cause des Alliés. L'alinéa en question a rapport évidemment aux autorités qui déportent. Nous pouvons être sûrs que si les gouvernements des nations alliées ont jugé bon de déporter ces personnes, le Canada ne devrait pas les admettre.

M. POWER: Pour revenir à mon objection de tout à l'heure, je suis absolument convaincu qu'il n'y a pas de crime connu sous le nom de conspiration et c'est pourquoi j'ai soulevé le point afin que la question soit bien comprise. Je crois avoir entendu le ministre dire, en réponse à mon honorable ami (M. Jacobs), que la personne à qui l'on refusera l'admission devra avoir été reconnue coupable du crime de conspiration.

Mais ce crime n'existe pas et l'on ne saurait mettre un homme en accusation pour complot. A mon avis, on ne peut l'empêcher d'entrer au Canada.

M. JACOBS: Par complot il faut entendre un pacte intervenu entre deux personnes pour commettre un acte illégal.

M. EDWARDS: S'il n'existe pas de crime sous le nom de complot, cet article n'atteindra personne et alors à quoi bon toutes ces objections?

M. POWER: J'ai le plus grand respect pour la bonne renommée de cette Chambre, pour le ministre de l'Immigration et pour les fonctionnaires du ministère de la Justice, et il me répugnerait de voir insérer dans nos statuts des dispositions absolument inutiles. Il faudrait définir ce crime; il faudrait déterminer avec exactitude l'in-

fraction qui rend un individu passible de l'exclusion de ce pays, décrétée par l'article à l'étude.

M. EDWARDS: Pourquoi dans une loi, définir un crime ou un complot dans ce pays, alors que l'article vise un complot dans un autre pays?

M. POWER: Complot dans les possessions de Sa Majesté.

M. EDWARDS: S'il arrive que, dans certains pays, on soit assez peu avisé pour ne pas avoir édicté de loi contre le crime de complot, les personnes condamnées pour une infraction prévue par cette loi ne devraient pas entrer au Canada.

M. JACOBS: Je laisserai volontiers adopter l'article, car on nous demandera peut-être, à titre d'avocats, d'interpréter la loi au bénéfice du Gouvernement ou d'autres et cela nous vaudra de bons honoraires.

M. MORPHY: Quand deux individus conspirent pour commettre un acte de sédition, c'est là un complot.

M. JACOBS: Conspirer pour commettre tout acte illégal.

M. MORPHY: Commettre le crime de complot contre Sa Majesté; se rendre coupable de sédition ou de trahison. L'article est parfaitement clair.

M. POWER: Le complot n'est pas un crime, mais ourdir un complot pour commettre un acte de trahison.

Sir HERBERT AMES: Il n'y a ici qu'une catégorie de classes d'immigrants auxquels l'entrée du pays est interdite; les fonctionnaires du département de l'Immigration interpréteront ces définitions. Il n'y aura pas de recours contre ces fonctionnaires, s'ils décident, sur les renseignemets qu'ils possèdent, qu'une personne qui a trempé dans un complot en pays étrangers n'est pas apte à être admise au Canada. Je me demande comment l'honorable député (M. Jacobs) pourrait trouver là matière à procès.

Celui à qui l'on refuse admission au pays ne saurait poursuivre le Gouvernement pour obtenir l'autorisation d'entrer au pays.

M. JACOBS: Oui, il le peut; je l'ai fait moi-même. Nous obtenons pour l'homme un writ d'habeas corpus, l'amenons devant le tribunal, et cela parfois avec le plus grand succès.

M. CANNON: Le texte s'appliquerait parfaitement, s'il était ainsi rédigé "Complot ourdi pour commettre un crime quelconque contre Sa Majesté." Que les honorables députés se reportent à l'article 74 du code pénal et ils y chercheraient en vain un crime de complot.

M. KEEFER: C'est un certain genre de complot: complot contre Sa Majesté.

M. CANNON: Le Gouvernement tient à fermer les portes du pays à tout homme qui a commis une infraction contre Sa Majesté; c'est parfait. Seulement, il faudrait bien rédiger l'article. Il n'existe pas dans notre code pénal de crime connu sous le nom de complot; mais il y a un crime appelé "complot ourdi en vue de commettre un acte illégal."

M. KEEFER: Voudriez-vous exclure du pays un homme qui a ourdi un complot contre d'autre que la Couronne?

M. CANNON: Non, je dirais: "Complot ourdi en vue de commettre un crime ou une infraction contre Sa Majesté."

L'hon. M. CALDER: Pour rendre ces dispositions parfaitement claires, je veux bien adopter la modification suggérée. Je propose que les mots "pour commettre une infraction ou un crime" soient insérés après le mot "complot" dans les alinéas (r) et (s).

M. TWEEDIE: S'il faut restreindre cette disposition au complot ourdi pour la commission d'un crime, il faudrait inclure dans la définition les mots qui figurent au code pénal, où sont énumérés certains actes qui constituent un crime contre Sa Majesté. Mais l'article dans sa teneur actuelle rend possible l'exclusion du pays de certaines personnes qu'il serait impossible d'exclure, si l'on restreignait l'article au sens littéral du code pénal. Une infraction commise contre le souverain d'un pays étranger pourrait constituer un crime prévu par notre code pénal; et cependant des personnes qui se sont rendues coupables de pareilles infraction en d'autres pays pourraient conspirer pour commettre les mêmes infractions contre notre souverain.

Un homme qui commet ce qui constitue un crime dans son propre pays et d'après son propre code est un homme qu'il n'est absolument pas désirable d'avoir en Canada parce qu'il peut conspirer pour commettre ce que nous considérons comme un crime d'après notre code criminel. La rédaction de l'article me paraît préférable telle qu'elle est, parce qu'ils pouraient conspirer en dehors de la juridiction du Canada contre notre souverain d'une façon qui ne constitue

pas un crime et par conséquent, nous ne pourrions pas les exclure, parce que cela est interprété ainsi par les termes du code criminel. L'article est mieux tel qu'il est. Il donne une juridiction plus étendue aux fonctionnaires de l'immigration; il leur donne le pouvoir d'exclure des gens d'autres pays qui conspirent contre Sa Majesté, mais qui ne commettent pas de crime d'après le code criminel.

M. CANNON: Cet article s'applique seulement à ceux qui ont été déportés depuis dix ans d'Angleterre ou d'une colonie anglaise ou d'un pays allié. L'Angleterre et les colonies anglaises ont toutes la même loi que nous avons, c'est-à-dire le code criminel anglais, de sorte qu'il ne peut y avoir d'erreurs à ce sujet. Si nous devons maintenant rédiger nos statuts pour adopter la loi italienne, française, monténégrine, bosniaque ou grecque, jusqu'où irons-nous? Par exemple, en Italie , la trahison va beaucoup plus loin qu'en Angleterre ou au Canada et des actes qui ne sont pas criminels dans ce pays ou en Angleterre, sont considérés en Italie comme très criminels. Allons-nous encombrer nos statuts d'articles pour nous conformer aux lois étrangères? Ce serait une modification absolument nouvelle et très dangereuse. Quand on nous demande de faire des lois au Parlement, nous les faisons en nous conformant aux conditions qui existent dans ce pays et aux traditions que nous donnent les tribunaux anglais. Je suis satisfait de la loi anglaise et de l'esprit de justice qui règne en Angleterre et je ne veux pas avoir au Canada des lois préparées pour répondre aux conditions qui existent en Italie ou en Grèce ou au Monténégro, où l'on met les gens en prison presque sans motif. L'honorable député de Calgary-Ouest (M. Tweedie) dit que la loi pourrait être un crime dans ces pays. Est-il sûr de ce qu'est une conspiration contre Sa Majesté au Monténégro? Connaît-il la loi en Grèce ou en Italie? Je ne la connais pas et je ne prétends pas la connaître. Je connais la loi anglaise et cela me suffit et je veux que notre loi soit la même que la loi anglaise. Nous serons beaucoup plus contents si nous nous en tenons là, que si nous avons des adaptations de la législation italienne ou grecque.

M. EDWARDS: Mon honorable ami admet alors que si les autorités chargées de l'administration et du bien-être de l'Italie ont jugé qu'un homme ne pouvait pas demeurer dans ce pays, il était bon pour s'installer au Canada?

M. POWER: Oui, autrement Garibaldi n'aurait jamais été autorisé à entrer en Angleterre et Garibaldi a été le sauveur et le fondateur de l'unité de l'Italie. Et quelques-uns des célèbres patriotes italiens n'auraient jamais pu entrer en Angleterre, par exemple, Guiseppe Mazzini. Les principaux révolutionnaires de jadis ont été exilés de leur pays et ont trouvé un refuge sur le sol libre de l'Angleterre et de l'Amérique, où ils ont été bien reçus. Par conséquent, si nous adoptions une loi comme celle-ci et si dans l'avenir, les lois d'un pays étranger étaient telles que la liberté en serait bannie, devrions-nous être empêchés de recevoir des hommes du caractère de ceux que j'ai cités? Je ne crois pas que nous devrions l'être.

M. MORPHY: En examinant l'article 74 du code, cité par l'honorable député de Dorchester (M. Cannon), je constate combien l'article que nous discutons se rapproche du code criminel que l'honorable député dit ne pas contenir ce genre de crime. Le paragraphe de l'article 74 contient une disposition au sujet de

> Conspirer avec quelqu'un pour tuer Sa Majesté, ou pour lui faire quelque lésion corporelle tendant à sa mort ou à sa destruction; à l'estropier ou à la blesser, ou conspirer avec quelqu'un pour l'emprisonner ou la priver de sa liberté.

Un peu plus bas, le paragraphe " g " se rapproche davantage de l'intention de ce bill:

> Comploter une prise d'armes contre Sa Majesté dans quelque intention ou but susdits.

De sorte que sur ce point, le code reconnaît clairement et distinctement les conspirations contre Sa Majesté avec les termes mêmes de cette loi comme un crime.

M. CANNON: Conspiration pour faire quelque chose contre Sa Majesté.

L'hon. M. CALDER: Je suis sûr que nous n'avons tous qu'un seul désir, celui d'avoir ce bill parfaitement clair. Après la discussion que nous avons eue, je puis revoir la question avec les légistes du Gouvernement et leur demander de faire des recherches sur le point qui a été soulevé et si c'est nécessaire, je représenterai les articles à la Chambre après leur avoir fait subir une nouvelle rédaction.

M. RICHARDSON: Je suis d'avis que l'insertion d'un seul mot ferait disparaître les objections que soulève l'honorable député; l'amendement proposé par le ministre serait plus clair, selon moi, s'il était ainsi libellé:

> Les personnes coupables de complicité "criminelle" contre Sa Majesté.

Voilà un crime et il est parfaitement caractérisé.

M. JACOBS: Toute complicité constitue un crime.

M. RICHARDSON: Il peut se faire que quelqu'un ourdisse un complot afin de procurer à Sa Majesté des cigares ou du whiskey des meilleures marques. L'honorable député me concédera, j'espère, qu'un acte de complicité de cette nature ne constituerait pas un crime. Si nous insérons toutefois l'expression "complicité criminelle", je suppose que le code définit ce qu'il faut entendre par ce crime.

M.JACOBS: L'honorable député connaît le proverbe: "Sutor, ne supra crepidam".

M. KEEFER: L'article est absolument clair. Il dit: "Conspirant contre Sa Majesté".

(L'amendement est réservé.)

(L'article, ainsi modifié, est réservé.)

Sur l'article 3, paragraphe 6, alinéa " t " (illettrés).

M. JACOBS: J'ai eu l'occasion hier de faire quelques observations relativement à cet article. Je suis convaincu que le ministre n'a guère prêté attention à mes remarques, car s'il en était autrement, son sens de la justice et de l'équité lui aurait conseillé d'étudier le texte du présent article, avant de le soumettre à l'approbation de la Chambre. Je n'ai pas l'intention de discuter la question pour l'instant; je me contenterai d'ajouter qu'un pareil article n'est guère de nature à en appeler au sens de la justice et de l'équité qui anime cette Chambre. Il n'est pas juste qu'une personne se voit refuser l'entrée du Canada parce que sans qu'il y ait la moindre faute de sa part, elle a le malheur de ne pas savoir lire. Si une pareille loi avait été en vigueur par le passé, elle aurait éloigné du Canada nombre de gens qui se sont établis parmi nous, qui ont réussi et sont devenus un actif pour la population canadienne.

Sir HERBERT AMES: Elle aurait défendu l'entrée du pays à beaucoup de gens dont nous serions très heureux de nous débarrasser en ce moment.

M. JACOBS: Je crois que si nous dressions une liste des gens dont nous aimerions à débarrasser le pays, nous constaterions qu'elle renferme plus de noms de gens sachant lire et écrire que d'illettrés. Je l'ai fait observer hier, cette épreuve serait de nature à exclure du pays non seulement des Européens proprement dits, c'est-à-dire des gens venant des meilleures parties de l'Europe, mais un grand nombre d'immigrants des Iles Britanniques. Dans certaines parties reculées des Iles Britanniques, on rencontre nombre de gens à l'heure qu'il est qui n'ont eu ni l'avantage ni le bienfait d'apprendre à lire; ces immigrants toutefois feraient de splendides colons pour ce pays nouveau.

M. EDWARDS: Où se trouvent ces parties reculées des Iles-Britanniques?

M. JACOBS: Je citerai les Hébrides, les îles Orkney, l'île de Skye et autres endroits où les habitants commencent à gagner leur vie dès l'âge de cinq ou six ans à la pêche ou dans les mines; ils n'ont donc pas le temps d'apprendre à lire. Ils n'ont ni l'occasion ni les écoles nécessaires pour améliorer leur situation. Or, ce sont en réalité les gens qui pourraient avoir l'idée à un moment donné d'immigrer en Canada afin d'améliorer leur sort. Allons-nous leur fermer la porte du Canada uniquement parce qu'ils n'ont pas eu l'occasion d'apprendre à lire? Cet article a été inséré dans le bill avec les meilleures intentions du monde, je n'ai pas le moindre doute quant à cela, mais je doute fort qu'il ait les résultats que Gouvernement cherche à atteindre. Nous voulons fermer l'accès de notre sol aux immigrants nuisibles et nous consacrons des pages et des pages à faire la description des différentes catégories de sujets dangereux. On ne devrait certainement pas défendre l'entrée du Canada à un illettré, quand il ne souffre pas d'autres incapacités.

Je prie donc le ministre de rayer cet article. J'aimerais à connaître l'opinion du Parlement à ce sujet, car je suis convaincu que la majorité de mes collègues sont opposés à l'insertion d'une disposition qui ferait tache dans un statut qui est excellent sous un grand nombre d'autres rapports.

M. FINLEY: Cet article est très important, à mon sens, car c'est un fait notoire que l'ignorance et le crime marchent de pair. Ces jours derniers, j'ai reçu d'un homme d'Etat qui a étudié ce problème, une lettre que je lirai à la Chambre. La voici:

Vu que la question d'immigration sera prochainement discutée au Parlement, je désire signaler à votre attention quelques considérations d'une importance vitale pour la prospérité de notre pays.

La politique qui a prévalu par le passé, d'établir des colonies d'étrangers dans certaines parties du pays et de conférer des privilèges particuliers à certaines sectes et sociétés, a donné les résultats les moins satisfaisants au point de vue de la vie nationale du Canada; il est désirable qu'aucuns privilèges particuliers ne soient conférés à des individus ou à des associations à l'avenir; de plus le Gouvernement de-

vrait prendre des mesures afin de limiter et même mettre un terme, si c'est faisable, aux conventions de cette nature qui ont été conclues par le passé.

Dès qu'une association ou un individu demande des concessions particulières, telles que l'exemption du service militaire, pour ne citer qu'un exemple, c'est un signe évident que ces gens ne sont nullement désireux de se conformer aux lois générales et aux institutions du pays et qu'ils n'ont pas l'intention de devenir Canadiens, d'esprit et de cœur; c'est un indice que ces étrangers tiennent à conserver leurs institutions et leurs coutumes. Leur présence donne naissance à des problèmes nombreux et difficiles, touchant les affaires municipales, sociales et surtout scolaires.

L'histoire de ces établissements nous dit que leur proximité est vue d'un mauvais œil par les colons du voisinage, qui, jugeant impossible d'amender les choses, vendent leurs biens aux nouveaux venus, parfois en les sacrifiant pour bien peu et s'en vont ailleurs. C'est ainsi que de bons citoyens canadiens sont chassés de leurs foyers, et que la colonie se développe et propage son influence au préjudice de la population vraiment canadienne qu'elle finit par étouffer.

Une colonie d'hutterites est venue s'établir au Manitoba l'année dernière, à trente-cinq milles à l'ouest de Winnipeg. Ils étaient partis du Dakota pour échapper au service militaire. Déjà les ventes ont commencé dans ce voisinage.

Je tiens de bonne source que des négociations visent à l'établissement de deux autres groupes semblables sur d'autres points de la province. Il conviendrait d'adopter une politique décisive qui exclurait du pays, comme indésirables, toutes personnes ou agglomérations de personnes refusant d'accepter sans réserve les devoirs, charges et responsabilités d'un citoyen habitant le Canada.

La loi de la milice devrait être modifiée de façon à faire disparaître de l'article 11 le paragraphe qui exempte du service ceux à qui les enseignements de leur religion défend de porter les armes ou de rendre des services militaires personnels sous les conditions prescrites.

Afin de mettre un terme à quelques-unes des conditions établies au Canada, il serait bon de revoir certains décrets du conseil, ceux, par exemple, qui, le 13 octobre 1873, concernait les mennonites; le 6 décembre 1918, les doukhobors; le 12 août 1899, les hutterites.

Tout habitant du Canada venu ici à la faveur de ces décrets devrait être averti qu'ils ne s'appliqueront à aucun de leurs descendants nés après le 1er juillet 1919.

Ces choses sont d'importance vitale et je vous prierais instamment de m'aider à obtenir qu'elles soient vidées d'une manière satisfaisante.

Cette lettre a été écrite par le docteur Thornton, ministre de l'éducation au Manitoba, qui a fait de cette question un examen approfondi. Nous avons dans cette province des sujets d'une trentaine de nationalités, avec lesquels le docteur Thornton est venu en contact très étroit. J'ai pensé que cette lettre valait la peine d'être mise aux débats.

M. CRONYN: J'espère bien que le ministre ne songe pas à supprimer ou à modifier cet article. Il importe grandement qu'il fasse partie de nos lois, d'autant plus que, depuis 1917, c'est la loi aux Etats-Unis. Si nous ne suivons pas leur exemple, il en résultera inévitablement que de nombreux illettrés chercheront à entrer au Canada. L'honorable député de Georges-Etienne-Cartier a demandé au ministre la raison de cette clause conditionnelle, et je suis sûr que cette raison doit avoir été que le ministre et ses agents ont eu connaissance de ce qui se passait aux Etats-Unis. Je ne veux pas dire par là qu'il faille absolument imiter l'exemple de nos voisins, mais je dirai que ces faits sont de nature à frapper l'esprit. Leur expérience des choses de l'immigration date de beaucoup plus loin que la nôtre et elle s'est exercée sur une beaucoup plus grande échelle.

Ce que l'on appelle le "literacy test" à fait l'objet de dix-neuf votes au Congrès et au Sénat des Etats-Unis. Trois présidents de la république américaine ont refusé la promulgation d'une telle loi et, chaque fois, le Congrès ou le Sénat ont manqué de bien peu la réussite définitive. Mais en 1917, la disposition visant cette épreuve a passé et elle a été appliquée depuis.

Après avoir siégé, comme je l'ai dit hier, pendant quatre ans et avoir fait de cette question une étude très approfondie, les neuf membres de la commission de l'immigration ont tous, moins un, recommandé l'imposition de cette épreuve de lecture et d'écriture comme étant le seul moyen pratique de mettre obstacle à l'entrée dans le pays de sujets indésirables. On sait, bien entendu, que le défaut de savoir lire provient souvent de ce que les occasions ont manqué, et cette épreuve, pas plus que d'autres, ne peut empêcher que des immigrants peu désirables ne s'introduisent dans le pays, alors que, d'autre part, elle empêcherait peut-être de bons sujets de s'établir au Canada. Combien de fois n'a-t-on pas cité chez nos voisins l'exemple de Lincoln! Mais il ne touche vraiment pas au sujet qui nous occupe. Tenons compte plutôt des chiffres et de l'énorme volume de l'immigration, lesquels me font dire que ce critérium est, selon moi, de la plus haute importance pour nous.

M. REID (Mackenzie): Je ne dirai qu'un mot au sujet de cet article, pour répondre aux observations du représentant de Georges-Etienne-Cartier (M. Jacobs).

Il a déclaré que dans les parties reculées des Iles Britanniques, la population ne sait ni lire ni écrire. Je regrette qu'il ait parlé de la sorte. Ayant vécu dans quelques-unes des parties reculées de ces îles, je crois sa-

voir aussi bien que l'honorable député ce qui en est. Pendant les nombreuses années que j'ai habité les Orcades, je n'y ai connu personne de mon âge qui ne sut lire et écrire. Ces îles possèdent les meilleures écoles publiques que j'aie connues dans tout l'empire britannique; elles fonctionnent sous le régime de l'instruction obligatoire et sont pourvues d'agents chargés d'empêcher les enfants de faire l'école buissonnière. Je ne puis parler des Hébrides ni de l'île de Skye avec grande connaissance de cause, mais je ne me rappelle pas avoir jamais rencontré un Highlander qui ne sut parler non seulement l'anglais mais les deux langues. J'espère que cet article va être adopté en entier. Nous n'avons pas à solliciter d'immigrants de qualité inférieure à venir s'établir chez nous, nous ne voulons que des immigrants de qualité supérieure, sachant lire et écrire, au moins dans leur propre langue.

M. CANNON: Ce qui constitue, à mes yeux, la partie la plus importante de cet article, c'est la disposition établissant que quiconque ne saura pas lire ni l'anglais, ni le français, ou quelque autre dialecte se verra refuser l'entrée de notre pays. Si cette restriction ne devait s'appliquer qu'aux personnes ne sachant lire ni l'anglais ni le français, j'y serais favorable, parce qu'elle signifierait que quiconque ne sait lire l'une ou l'autre des deux langues officielles est incapable de devenir un véritable Canadien et que, par conséquent, il convient de lui interdire l'entrée du Canada. L'article va trop loin en disant " ni quelque autre dialecte ". Ainsi, un habitant des profondeurs de la Russie, connaissant un dialecte parlé, disons par cinq cents personne, aurait droit d'entrer au Canada, s'il pouvait lire un journal publié dans son dialecte. Cela serait-il bien avantageux au Canada? Monsieur le président, irez-vous comparer cet homme-là à un Irlandais habile et intelligent qui, par malheur, ne pourrait pas lire l'anglais? Osera-t-on soutenir qu'un Irlandais ne sachant lire ni écrire l'anglais ne serait pas un aussi bon citoyen ou probablement un bien meilleur citoyen qu'un Russe comme celui auquel je viens de faire allusion?

M. JACOBS: Où prendriez-vous vos immigrants?

M. CANNON: S'il suffit de pouvoir lire une langue ou un dialecte quelconque, l'article ne vaut rien et il est aussi bien qu'il n'existe pas.

M. TWEEDIE: On résoudrait peut-être la question en prenant soin de ne pas exclure un immigrant venant des Iles Britanniques ou de pays britanniques. L'exercice du droit m'a souvent fourni l'occasion de rencontrer, à mon étude, de mes compatriotes originaires d'Angleterre, excellents sujets, mais ne sachant pas signer leur nom. Il est très rare que des immigrants de race scandinave ne sachent pas signer leur nom. Je crois que nous devrions faciliter aux sujets britanniques l'entrée du Canada.

L'hon. M. CALDER: Après avoir discuté cet article une bonne partie de la journée, je doute beaucoup que nous puissions l'adopter ce soir. Je propose que le comité lève sa séance et fasse rapport.

M. McKENZIE: Avant que la motion soit mise aux voix, je demanderai à l'honorable ministre s'il peut nous donner une assez juste idée du nombre de dialectes qui existent et du nombre de fonctionnaires par l'entremise de qui il entend s'assurer si les immigrants savent lire? Est-ce environ 3,000 ou 4,000?

L'hon. M. CALDER: Je doute fort qu'on puisse se procurer des cartes imprimées dans tous ces dialectes pour les faire lire aux immigrants afin de s'assurer s'ils savent lire.

M. McKENZIE: Je pense que l'article est impraticable.

M. le PRESIDENT: L'honorable ministre a proposé que le comité lève sa séance et fasse rapport.

M. McKENZIE: Est-il permis de parler sur la motion?

M. le PRESIDENT: C'est une motion qui n'est pas susceptible de discussion, mais l'honorable ministre peut la retirer.

(La motion est retirée.)

M. McKENZIE: Je n'ai pas occupé une bien grande partie du temps de la Chambre aujourd'hui. Je pense que l'article n'est pas applicable et je tiens à dire à l'honorable ministre que je vais m'y opposer. Il va lui falloir des agents pour accueillir les milliers d'immigrants de toutes sortes qui nous arriveront; et dans ce but, il faut qu'il s'assure que ses agents peuvent lire les langues et dialectes parlés par ces gens-là. L'article est absolument inapplicable; ce n'est pas établir l'aptitude d'un homme à lire ou écrire un dialecte, que de lui en faire lire ou écrire quelques mots sans que personne puisse dire s'il les a lus ou écrits d'une façon convenable.

L'hon. M. CALDER: Je crois savoir qu'aux Etats-Unis, où pareille loi est en vi-

gueur depuis deux ans, on n'a jamais jugé nécessaire de se servir de cartes par rapport à plus de trente-cinq langues différentes.

Je doute grandement qu'il se rencontre de la difficulté dans l'exécution de la loi.

M. McKENZIE: L'article restera-t-il en suspens?

L'hon. M. CALDER: Oui.

(Rapport est fait sur l'état de la question).

TELEGRAMME AU SUJET D'UNE DECLARATION DE M. RICHARDSON.

M. MACKIE (Edmonton-Est): Avant la levée de la séance, vu la déclaration faite dans la Chambre cet après-midi par l'honorable député de Springfield (M. Richardson), je télégraphiai à Winnipeg au président du conseil ruthène, lieutenant dans l'armée canadienne, au sujet. . .

M. l'ORATEUR SUPPLEANT: Règlement. Dois-je entendre que l'honorable député soulève une question de privilège?

M. MACKIE (Edmonton-Est): Je ne sais pas si c'est une question de privilège.

M. l'ORATEUR SUPPLEANT: Sans quoi, les observations de l'honorable député ne seraient pas conformes au règlement.

M. MACKIE (Edmonton-Est): Je ne vois pas que ce puisse être matière à privilège. Il s'agit d'une accusation portée en cette Chambre cet après-midi contre un grand nombre d'habitants de l'Ouest canadien.

M. l'ORATEUR SUPPLEANT: A moins que cette accusation ne concerne personnellement l'honorable député, je le déclarerai hors d'ordre.

M. McKENZIE: Avec le consentement général l'honorable député pourrait faire sa déclaration.

M. l'ORATEUR SUPPLEANT: La Chambre consent-elle unanimement à permettre à l'honorable député de faire sa déclaration?

Quelques VOIX: Adopté.

M. DAVIDSON: Non.

M. MACKIE (Edmonton-Est): L'honorable député de Springfield dit non.

M. RICHARDSON: Non, je ne dis pas cela.

M. MACKIE (Edmonton-Est): Je lui demande alors pardon. C'est l'honorable député à ma droite qui a dit non.

Sur la proposition de M. Reid, la séance est levée à onze heures et dix minutes du soir.

[L'hon. M. Calder.]

CHAMBRE DES COMMUNES.

Présidence de l'hon. EDGAR N. RHODES.

Jeudi, 1er mai 1919.

COMMUNICATION D'UNE DEPECHE DU SENAT BELGE AU PRESIDENT DU SENAT CANADIEN.

M. l'ORATEUR: Je désire déposer sur le bureau de la Chambre un câblogramme que m'adresse le président du sénat de Belgique.

M. BUREAU: Sera-t-il donné lecture de ce câblogramme pour l'édification de la Chambre?

M. l'ORATEUR: L'adjoint du greffier en donnera lecture.

(L'adjoint du greffier donne lecture du câblogramme):

"Bruxelles, le 30 avril 1919.

Monsieur le Président de la
Chambre des Communes,
Monsieur le Président du Sénat,
Ottawa.

Monsieur le Président:

J'ai l'honneur de vous adresser, en vous priant d'en donner connaissance à l'assemblée que vous présidez, le texte de la résolution adoptée à l'unanimité par le Sénat, dans sa séance du mardi, 29 avril 1919:

"Le Sénat de Belgique, ému par le vote de la Conférence de Paris qui méconnait les titres de Bruxelles à devenir le siège de la Ligue des Nations, gravement préoccupé de la situation lamentable à laquelle la plus cruelle guerre a réduit son pays, convaincu que les ruines sans nombre qui couvrent le territoire ne peuvent être relevées par les seules ressources nationales, s'adresse, sous l'empire de la plus vive anxiété, à votre assemblée et la conjure d'intervenir avec la dernière énergie en vue d'obtenir que les engagements solennels de prompte et complète restauration, fréquemment réitérés, soient exécutés dans l'esprit de large équité et de généreuse compassion qui les a dictés. Confiant dans les sentiments de solidarité qui unissent toutes les nations civilisées et dans les témoignages de sincère et profonde sympathie que votre assemblée a bien voulu donner à la Belgique, le Sénat se tient assuré de trouver en elle un puissant soutien et une efficace intervention à l'appui des satisfactions légitimes et indispensables réclamées de la Conférence de Paris pour la restauration du pays."

Veuillez agréer,
Monsieur le Président,
L'assurance de ma haute considération.
Baron de Pavereau,
Président du Sénat"

M. l'ORATEUR: Je dois informer la Chambre que j'ai fait traduire le câblogramme et qu'une copie de la traduction a été remise au chef du Gouvernement et au chef de l'opposition.

M. LAPOINTE (Kamouraska): Quelle est la date du câblogramme??

M. l'ORATEUR: Le 30 avril: il a été reçu hier soir.

L'hon. sir SAM HUGHES (Victoria): Je n'ai pu comprendre un mot de la lecture et je voudrais savoir ce que dit ce câblogramme.

L'hon. sir THOMAS WHITE (premier ministre intérimaire): Je peux probablement donner satisfaction à l'honorable député, si je lis la communication en anglais:

Bruxelles, Belgique, 30 avril 1919.
Monsieur le Président de la
Chambre des communes,
Monsieur le Président du Sénat,
Ottawa.
Monsieur le Président:

J'ai l'honneur de vous adresser, en vous priant d'en donner connaissance à l'assemblée que vous présidez, le texte de la notice adoptée à l'unanimité par le Sénat dans sa séance du mardi, 29 avril 1919.

Le Sénat de Belgique, ému par le vote de la Conférence de Paris, qui méconnaît les titres de Bruxelles à devenir le siège de la Ligue des Nations, gravement occupé de la situation lamentable à laquelle la plus cruelle des guerres a réduit son pays, convaincu que les ruines sans nombre qui couvrent le territoire ne peuvent être relevées par les seules ressources nationales, s'adresse, sous l'empire de la plus vive anxiété, à votre assemblée, et la conjure d'intervenir avec la dernière énergie en vue d'obtenir que les engagements solennels de prompte et complète restauration, fréquemment réitérés, soient exécutés dans l'esprit de large équité et de généreuse compassion qui les a dictés.

Confiant dans les sentiments de solidarité qui unissent toutes les nations civilisées et dans les témoignages de sincère et profonde sympathie que votre assemblée a bien voulu donner à la Belgique, le Sénat se tient assuré de trouver en elle un puissant soutien, une efficace intervention, à l'appui des satisfactions légitimes et indispensables réclamées de la Conférence de Paris, pour la restauration du pays.

(*Signé*): Baron de Pavereau,
Président du Sénat.

L'hon. RODOLPHE LEMIEUX (Maisonneuve): Le Gouvernement a-t-il fait quelques démarches au sujet de cette affaire?

L'hon. sir THOMAS WHITE: Le câblogramme ne semble pas demander une action immédiate de la part du Gouvernement. C'est une communication adressée à la Chambre des communes que le Gouvernement prendra en considération.

L'hon. sir SAM HUGHES: Avant de faire une intervention quelconque, je demanderai que l'on communique à la Chambre un état officiel des dommages subis dans les grands centres de la Belgique.

DEPOT DE RAPPORTS ET DE DECRETS RELATIFS AUX CHUTES D'EAU ET BARRAGE DU SAINT-LAURENT.

L'hon. NEWTON W. ROWELL (président du Conseil privé): J'ai l'honneur de déposer sur le bureau de la Chambre les documents suivants:

Copie d'un rapport du comité du Conseil privé, approuvé par Son Excellence le Gouverneur général le 2 septembre 1918, au sujet de la demande de la St. Lawrence River Power Company, une corporation de la ville de New-York, approuvant le projet de construire certains travaux sur le chenal sud du sault du fleuve Saint-Laurent.

Copie d'un décret du conseil du 2 septembre 1918, nommant l'hon. Arthur Meighen, ministre de l'Intérieur, et l'hon. A. L. Sifton, ministre des Douanes et du Revenu de l'intérieur, aux fins de représenter le Gouvernement du Canada à une conférence avec les représentants du gouvernement des Etats-Unis, touchant la demande de la St. Lawrence River Power Company.

Copie d'un rapport d'un comité du Conseil privé, approuvé par Son Excellence le Gouverneur général le 12 octobre 1918, au sujet du résultat des négociations entre l'hon. Arthur Meighen et l'hon. A. L. Sifton, représentants du gouvernement du Canada, avec les représentants du gouvernement des Etats-Unis, touchant la demande de la St. Lawrence River Power Company, et aussi le décret de la commission conjointe internationale autorisant ladite compagnie à construire certains travaux sur le chenal sud du sault, sur le fleuve Saint-Laurent.

Copie du décret de ladite commission conjointe internationale autorisant lesdits travaux, daté du 4 septembre 1918.

L'hon. sir SAM HUGHES: Je proposerai que l'on imprime le plus tôt possible ces documents avec les cartes et les plans des travaux projetés, pour les mettre à la disposition des députés.

L'hon. M. LEMIEUX: Je ferai une demande semblable parce que la question est très importante.

L'hon. M. ROWELL: Je serai heureux de proposer que ces documents soient imprimés pour être distribués aux honorables membres et qu'en conséquence l'application de la règle 74 soit suspendue.

M. l'ORATEUR: La motion pourrait peut-être être réservée jusqu'à demain, afin que l'on ait le temps de rédiger convenablement la résolution autorisant l'impression de ces documents.

CONSTITUTION D'UN COMITE D'ETUDES POUR LA REPRESSION DES MENEES SEDITIEUSES.

L'hon. M. HUGH GUTHRIE (solliciteur général): Avec le consentement de la Chambre je propose:

MM. Guthrie, Tweedie, McIntosh, Allan, Thomson (Qu'Appelle), Boys, Douglas (Cap-Breton-Sud-et-Richmond), Jacobs, Murphy, Ross, Archambault et Copp pour former un comité spécial aux fins de délibérer et de faire rapport sur les lois concernant la sédition et la propagande séditieuse et sur tout changement

dans la loi qui peut être considéré nécessaire pour faire face aux conditions actuelles, et que ledit comité ait le pouvoir de siéger pendant les séances de la Chambre.

M. l'ORATEUR: Il faut l'unanimité pour accepter cette motion. Est-ce que la Chambre décide d'adopter la motion?

L'hon. M. GUTHRIE: Je soumets cette proposition à l'heure qu'il est, parce que les dispositions de notre loi touchant la sédition, ainsi que les paroles et la propagande séditieuses ne sont pas très claires. Il est assez difficile de les découvrir et de les appliquer. En Grande-Bretagne, un comité d'avocats faisant partie de la Chambre des communes a été nommé pour étudier la loi anglaise à ce sujet et les Etats-Unis ont suivi cet exemple.

Chez nos voisins du Sud, le Congrès a adopté une nouvelle loi à la suite de l'enquête qu'a faite le comité en question.

Les juristes du département de la Justice doutent que les présents articles du Code criminel puissent s'appliquer à toutes les questions qui peuvent surgir à l'heure qu'il est. Le Gouvernement a donc jugé à propos de proposer la nomination d'un comité, composé de membres du Parlement appartenant au barreau, pour étudier ces articles du Code criminel et se rendre compte s'ils sont de nature à satisfaire raisonnablement les besoins de l'époque que nous traversons en ce moment; si le comité décide que les articles du Code sont insuffisants, il soumettra au Parlement les amendements qu'il jugera à propos de suggérer. Je suis d'avis que le comité sera en mesure de faire rapport après avoir tenu une couple de séances, et alors le Parlement pourra donner une solution au problème.

DEPOT D'UN PROJET DE LOI TENDANT A MODIFIER LA LOI D'INTERPRETATION.

L'hon. ARTHUR MEIGHEN (ministre de l'Intérieur) demande à déposer un projet de loi (bill n° 81), tendant à modifier la loi de l'interprétation.

M. BUREAU: Expliquez-vous.

L'hon. M. MEIGHEN: Le projet de loi modifie la définition de l'expression " cour Supérieure" de façon à ce qu'elle concorde avec la constitution actuelle de ces tribunaux dans l'Ontario, la Saskatchewan et l'Alberta.

(La motion est adoptée et le projet de loi est lu pour la 1re fois.)

[L'hon. Hugh Guthrie.]

DEPOT D'UN PROJET DE LOI TENDANT A INTRODUIRE L'USAGE DE L'ELECTRICITE POUR LES EXECUTIONS CAPITALES.

M. MOWAT demande à déposer un projet de loi (bill n° 82) tendant à modifier le Code criminel pour autoriser l'usage de l'électricité dans les exécutions capitales.

M. BUREAU: Expliquez-vous.

M. MOWAT: Monsieur l'Orateur, le but visé dans le projet de loi est que l'exécution des condamnés à mort soit effectuée par des méthodes plus en harmonie avec l'opinion publique moderne. A l'heure qu'il est, la loi décrète que le condamné à mort devra être reconduit à la prison du chef-lieu et, au bout d'un délai suffisant pour lui permettre de faire sa paix avec le Créateur, il sera pendu par le cou jusqu'à ce que mort s'ensuive. Or, il arrive souvent que l'exécution est accomplie d'une manière inefficace. Le shérif est d'office le fonctionnaire chargé de faire exécuter la sentence; comme il n'a pas l'habitude de remplir ces pénibles fonctions, il a recours à l'exécuteur officiel des hautes œuvres dont les services sont parfois requis ailleurs. Dans ce cas, le shérif obtient les services du premier venu qui est exposé à faire de la mauvaise besogne, à cause de son inexpérience.

Aux Etats-Unis, les condamnés à mort sont exécutés sur la chaise électrique depuis 1889. Cette méthode a subi l'épreuve du temps; il est établi qu'elle est très efficace et le condamné est mis à mort instantanément et sans douleur. Au siècle dernier, les exécutions capitales étaient publiques et ces spectacles donnaient lieu à des orgies et à des émeutes de la part de la populace; peu à peu, toutefois, à mesure que l'instruction progressait, ces spectacles lugubres ont cessé et, à l'heure qu'il est, les exécutions se font privément.

Ceux qui sont aux faits des légendes se rappellent que les appétits sensuels de milord Tomnoddy étaient tellement émoussés que ses amis étaient toujours obligés de le faire assister à une exécution pour le faire sortir de sa torpeur. Le projet de loi décrète que l'exécution d'un condamné à mort n'aura pas lieu à la prison du chef-lieu, suivant la coutume suivie à l'heure qu'il est, mais au pénitencier le plus près de la localité où il aura subi son procès. La raison d'être de cet article, c'est que des condamnés à mort ont réussi à s'évader des prisons de chef-lieu.

Dans le cours même de ce mois, le gardien d'un condamné, dans une certaine ville

de la province d'Ontario, lui a permis de communiquer avec son amoureuse, et le condamné s'est évadé. Il est encore en liberté. Le projet de loi assure que, dans tout pénitencier, une pièce de l'établissement sera mise à part pour les fins de l'exécution.

L'hon. M. LEMIEUX: Est-ce là une mesure ministérielle?

M. MOWAT: Non.

(La motion est adoptée et le projet de loi est lu pour la 1re fois.)

QUESTIONS.

Les questions auxquelles il est répondu de vive voix sont marquées d'un astérisque.

MLLE LAMONTAGNE.

*M. DESLAURIERS demande:

1. Mlle Lamontagne, domiciliée au n° 91a rue Jeanne-Mance, Montréal, a-t-elle reçu une gratification pour ses services au bureau du registraire, à Montréal, en 1918? Dans l'affirmative, quel montant a-t-elle reçu?
2. D'autres employés ont-ils reçu cette gratification?
3. Le personnel entier avait-il droit à cette gratification et tous l'ont-ils reçue?

L'hon. M. ROWELL: Le registrateur du bureau me fait savoir que ce nom n'apparaît pas sur la liste des employés.

LES REFRACTAIRES DU SERVICE MILITAIRE.

*M. GAUVREAU demande:

Considérant que l'honorable M. Mewburn, ministre de la Milice, a prononcé les paroles suivantes, lors du débat sur la motion de sir Sam Hughes, le 9 avril courant:

"Pour ce qui est de la question de rendre les peines uniformes, je dois dire, comme je le disais l'autre jour, qu'au lendemain de l'armistice du 11 novembre, il devint manifeste que nous n'avions plus besoin de ces insoumis comme soldats, et il ne restait plus qu'à savoir ce que l'on en ferait. Coupables d'avoir enfreint la loi, ils ne pouvaient pas, à mon sens, espérer qu'ils en seraient quittes. Il ne me paraît guère possible dans ce pays de tenter l'arrestation des insoumis de toute classe, à moins de vouloir s'engager dans ce travail pour le reste de nos jours. M'est avis cependant qu'il serait à propos d'aviser sans retard aux mesures à prendre pour priver de certains droits civils les réfractaires de toutes les catégories mentionnées par le ministre intérimaire de la Justice (M. Meighen). Je crois que sur ce point tous les bons citoyens de ce pays seraient de mon opinion. Ceux qui ont refusé de se soumettre à la loi seraient punis de cette façon pour la faute qu'ils ont commise".

Est-ce l'intention du département de la Justice de rappeler immédiatement les officiers de la police fédérale qui font la chasse aux insoumis et de soumettre à la Chambre une loi basée sur la proposition de l'honorable ministre de la Milice tendant à défranchiser les insoumis pendant un certain nombre d'années.

L'hon. M. MEIGHEN: Il sera prochainement déposé un projet de loi sûr ce sujet.

LE QUAI DE SAINTE-MARIE.

M. DESLAURIERS demande:

1. Est-il à la connaissance du Gouvernement qu'un éboulis s'est produit au quai situé dans le courant Sainte-Marie empêchant le vapeur "Boucherville" d'entrer en marche?
2. Le Gouvernement se propose-t-il de continuer la construction déjà commencée des quais, en cet endroit, jusqu'à la baie d'Hochelaga, au cours de cet été?

L'hon. M. BALLANTYNE (ministre de la Marine et des Pêcheries):

1. Cette localité se trouve dans les limites du port de Montréal et elle relève de la commission de ce port. Les commissaires nous ont fait savoir que le quai a été réparé et que le vapeur "Boucherville" a commencé ses voyages le 23 du courant.
2. Les commissaires nous ont en outre fait savoir qu'il est question d'un prolongement du quai pendant le cours de la présente saison.

QUESTION CONVERTIE EN ORDRE DE DEPOT DE DOCUMENTS.

Sir HERBERT AMES demande:

1. Combien de particuliers ont payé la taxe sur le revenu en vertu de l'article 4 de la loi sur la taxe de guerre sur le revenu, 1917, pour des revenus: (a) dépassant $100,000; (b) de $50,000 à $100,000; (c) de $30,000 à $50,000; (d) de $20,000 à $30,000; (e) de $10,000 à $20,000; (f) de $6,000 à $10,000, et (g) inférieurs à $6,000?
2. Quel est le total perçu de chacune des catégories susdites?

RAPATRIEMENT DES FILS DE CULTIVATEURS.

M. ROBB: Monsieur l'Orateur, je désirerais, avant que l'ordre du jour soit appelé, signaler à l'attention du ministre de la Milice une affaire d'importance nationale. Au dire des journaux et des nombreuses lettres qui chaque jour arrivent à mon bureau, comme aussi de plusieurs membres de la députation, il est évident qu'il y a pénurie d'ouvriers agricoles par tout le Canada et les cultivateurs commencent à s'impatienter de ne pas voir revenir leurs fils, dont quelques-uns sont aujourd'hui en France et d'autres en Angleterre. J'aimerais à savoir s'il ne serait pas possible au ministère de la Milice de prendre des arrangements pour que les fils de cultivateurs reviennent les premiers. . .

Major général MEWBURN: Cette question a été très sérieusement étudiée depuis le commencement de la démobilisation. L'armée britannique a cherché à opérer la démobilisation par corps de métier, mais dès l'armistice ce plan fut jugé impraticable et les autorités britanniques durent y renoncer; il en résultait des embarras et de la dissension dans l'armée, beaucoup d'indiscipline et de malaise dans tous les rangs. A la suite d'une correspondance volumineuse avec le ministre d'outre-mer et le commandant des troupes, on a trouvé que donner priorité de rapatriement à un individu ou à une classe, c'était créer beaucoup d'embarras au sein de la milice. Il fut donc jugé impossible de faire revenir les soldats par tour de faveur, excepté s'ils se trouvaient dans des circonstances particulières.

J'ai la plus grande sympathie pour les députés qui ont reçu de leurs commettants des requêtes au sujet du rapatriement des soldats. Il me les ont transmises à leur retour. J'en ai reçu un très grand nombre depuis le mois de novembre et j'ai travaillé de mon mieux à y faire droit dans chaque cas. Le 29 janvier dernier, j'ai envoyé à tous les députés et à tous les sénateurs une circulaire expliquant la situation et établissant que les soldats ne pouvaient être rapatriés par droit de priorité que dans des cas spéciaux et sur certificats de médecins exerçant dans les districts d'où ils étaient venus. Au Canada, nous avons démobilisé tous les soldats dont les services n'étaient pas urgents et nous avons songé à ceux-là surtout.

Pour ce qui est de la troupe expéditionnaire, les soldats qui la composaient sont ramenés par unités. L'honorable député comprend facilement que si l'on faisait revenir par tour de faveur un certain nombre de soldats, leurs camarades restés là-bas en seraient mécontents. Des centaines et des milliers de requêtes nous sont arrivées non seulement de la part des cultivateurs, mais de toutes les autres classes de la société. On y demandait de faire revenir des parents et des amis que des positions avantageuses attendaient ici. Les nombreux officiers rapatriés à qui je me suis adressé à ce sujet m'ont tous répondu que, donner priorité de retour, ce serait créer une situation terrible et que tout ce qu'il y avait à faire, c'était de donner effet à la politique qui a été adoptée et qui est raisonnablement praticable. La démobilisation se fait beaucoup plus vite qu'on ne s'y attendait; la grève de Liverpool est maintenant finie, et le reste de nos troupes sera bientôt revenu.

Quant aux soldats restés en Angleterre et qui ne font partie d'aucune unité, on leur a accordé la priorité d'après la durée de leur service, et l'on a fait partir d'abord ceux d'entre eux qui étaient mariés.

M. EULER: L'honorable ministre de la Milice ne pourrait-il pas s'occuper de la question de savoir s'il y aurait moyen de libérer tous les cultivateurs qui sont encore retenus aux chefs-lieux de la milice dans les différents districts? On a grandement besoin de leurs services dans la partie de ouest de l'Ontario et ailleurs. Je crois qu'il y en a encore à London (Ontario) et peut-être dans d'autres endroits. Ne pourrait-on pas faire une exception dans ces cas-là?

Major général MEWBURN: Je le répète, nous avons libéré, jusqu'à présent, autant de soldats que possible; mais dans tous les districts militaires il a été absolument essentiel de retenir des soldats, quoique en aussi petit nombre que possible, pour travailler à la démobilisation, qui représente une tâche beaucoup plus laborieuse qu'on ne se l'imagine. Nous avons aussi jugé nécessaire, pour plus d'une raison, de retenir une faible unité de garnison dans chaque district. Voici la circulaire que j'ai envoyée au sujet de la priorité que nous avons accordée:

Il faut maintenir en état de service effectif certaines unités de la troupe expéditionnaire, comme les détachements du service de garnison, du corps de santé, du corps d'intendance et certaines unités administratives; mais grâce à la considération sur laquelle on a basé la priorité de libération, l'effectif est réduit avec toute la célérité possible.

Les militaires dont on peut se dispenser et qui sont désireux d'être libérés:

(a) Ayant fait du service outre-mer;

C'est-à-dire que tous ceux qui ont fait du service outre-mer ont un droit de priorité.

(b) Etant soutiens de famille. Le droit à être rapatrié dans cette catégorie sera établi par l'aptitude à recevoir l'allocation de famille.

C'est-à-dire que les hommes mariés pouvaient être rapatriés en deuxième lieu.

(c) Les hommes de bas emploi dans le service de santé, et incapables de faire un service efficace.

(d) Les hommes appartenant à des occupations jugées nécessaires aux besoins économiques, suivant les indications du département du rétablissement des soldats dans la vie civile.

Ceux-là vont être libérés aussitôt que possible. On a compris que certains de ces soldats qui n'étaient pas allés outre-mer pouvaient consacrer un certain temps à l'expédition définitive de l'immense besogne relative à la démobilisation; mais dans tous les cas qui me furent signalés, j'ai tâché de faire un accueil sympathique aux requêtes spécifiques de tous les députés, et je vais tâcher

d'accueillir de la même manière, autant que possible, celles qui me seront adressées à l'avenir.

PRIORITE DES CONGES DEFINITIFS DANS LA MARINE.

M. SINCLAIR (Guysborough): Monsieur l'Orateur, puis-je poser une question analogue au ministre du Service naval? J'apprends que plusieurs jeunes gens qui se sont enrôlés dans la marine canadienne sont retenus à Halifax, bien que leurs services soient fort nécessaires sur nos fonds de pêche et dans nos champs. Nombre de gens ne peuvent comprendre pourquoi on les garde à Halifax, car plusieurs de ces jeunes gens écrivent chez eux qu'ils n'ont absolument rien à faire là-bas. A-t-on une raison de le faire?

L'hon. M. BALLANTYNE (ministre des Affaires navales): Avant de tomber malade, j'ai ordonné au département de démobiliser avec toute la célérité possible. Depuis mon retour, je n'ai pas eu l'occasion de m'occuper de cette affaire, mais je le ferai et je serai bien aise de donner, demain, une réponse plus précise à mon honorable ami.

LES PROCES MILITAIRES EN ANGLETERE.

L'hon. sir SAM HUGHES: J'ai appris ce matin que plusieurs des soldats qui ont participé à la mutinerie du camp Kinmell subissent leur procès en Angleterre. Sont-ils jugés conformément à la loi criminelle d'Angleterre ou au code militaire. Dans ce dernier cas, le sont-ils exclusivement par les autorités militaires canadiennes, comme la loi de l'armée le décrète, ou par les autorités impériales et canadiennes conjointement?

Major général MEWBURN (ministre de la Milice et de la Défense): Mes renseignements sont qu'un conseil de guerre composé exclusivement de Canadiens, comme le veut la loi de l'armée, a siégé et siège encore en Angleterre.

L'hon. sir SAM HUGHES: L'affaire dont je parle est celle d'un nommé Smith, du Nouveau-Brunswick, qui n'a commis aucune faute grave, comme on le verra lorsque la vérité se fera jour. Je crois savoir qu'il est enfermé dans la Tour, avec d'autres, sous le poids d'une grave accusation et qu'il est probable qu'il sera mis au mur et fusillé. J'espère que le Gouvernement s'occupera sérieusement de cette affaire.

Major général MEWBURN: Je ne sache pas qu'aucun de nos soldats soit interné dans la Tour et exposé à se faire fusiller, et je doute qu'il en soit ainsi. Je me rappelle le cas d'un autre individu du Nouveau-Brunswick, du nom de Smith, qui a été acquitté l'autre jour, et un autre procès pour lequel on attend des témoins qui sont revenus ici et qui doivent retourner en Angleterre. Deux soldats ont déjà subi leur procès et été acquittés. Quant aux internements dans la Tour, l'honorable député doit être mal renseigné. Les conseils de guerre siègent, et un homme très habile a été retenu pour défendre les inculpés. J'apprends qu'ordre est donné de fournir à ceux-ci tous les moyens de se défendre.

L'hon. sir SAM HUGHES: Aux termes de la loi canadienne?

Major général MEWBURN: Oui.

NOUVEAU CLASSEMENT DES EMPLOYES PUBLICS.

M. BEST: Puis-je savoir du premier ministre intérimaire (sir Thomas White) si le ministère a reçu le rapport concernant le nouveau classement des employés publics, et dans ce cas, quand ce rapport sera déposé sur le bureau?

L'hon. sir THOMAS WHITE (premier ministre intérimaire): Je regrette que le ministre intérimaire du Commerce (M. A. K. Maclean), qui s'occupe directement de l'affaire, soit absent. J'appellerai son attention sur la question de mon honorable ami. Je n'ai pas appris que le rapport eût été reçu.

SUITE DE LA DISCUSSION DU PROJET DE LOI CONCERNANT L'IMMIGRATION.

La Chambre se forme en comité général pour la suite de la discussion sur le projet de loi (bill n° 52), déposé par l'honorable M. Calder (ministre de l'Immigration et de Colonisation), tendant à modifier la loi sur l'immigration.

Sur l'article 3, paragraphe 6, alinéa "t" (illettrés).

M. JACOBS: Je propose que cet alinéa soit biffé.

(L'amendement est rejeté par 75 voix contre 37.)

M. JACOBS: Je suggère de donner au ministre des pouvoirs discrétionnaires, afin qu'il puisse, dans les cas où il le jugera bon, permettre le débarquement des personnes mentionnées dans cet alinéa pour qu'il ne soit pas nécessaire de soumettre

ces cas au conseil des ministres, ou de les régler d'une autre manière conforme à la loi.

M. McKENZIE: Je tiens à déclarer que je n'approuve pas cette innovation inutile et impraticable. L'épreuve est absolument impossible.

Dans les pays d'où nous viennent les immigrants et où nous comptons en recruter encore, il se parle des milliers de dialectes différents; or, ce que l'on propose, c'est de remettre aux fonctionnaires une feuille sur laquelle se trouveront trente ou quarante mots, qu'ils ne sauront ni lire ni comprendre, imprimés dans le dialecte de l'immigrant cherchant à se faire admettre. Si cet immigrant est capable de mâchonner les trente ou quarante mots, il sera admis, bien que le fonctionnaire soit incapable de dire s'il les a lus correctement ou non.

Par contre, l'épreuve amènera l'exclusion de braves sujets britanniques, d'Ecossais, d'Irlandais et d'Anglais robustes, pleins de santé et qui, à tous égards, pourraient devenir d'excellents citoyens, et cela pour la seule raison qu'ils auront eu la probité d'avouer qu'ils n'ont pas eu dans leur jeune âge l'avantage d'apprendre à lire et à écrire. A mon avis, cette épreuve est de nulle valeur, elle est contraire à la mentalité britannique, et d'ailleurs il n'en a jamais existé de pareille. Il faudra une armée de fonctionnaires pour en faire l'application, sans compter qu'il n'y aura pas la moindre sauvegarde dans une formalité pareille.

Je veux bien que l'on prenne toute précaution légitime pour obtenir de bons immigrants, mais quand il se présente un homme sain de corps et d'esprit remplissant toutes les autres conditions prescrites par la loi, on ne doit pas l'exclure pour la seule raison qu'il n'a pas eu, dans sa jeunesse, l'avantage d'apprendre à lire et à écrire. Je regrette profondément que le ministre ait jugé nécessaire d'insérer dans la loi un obstacle si impraticable.

L'hon. M. CALDER: Le comité reconnaîtra qu'il y a du vrai dans ce que vient de dire le chef de l'opposition, dont je saisis très nettement la manière de voir. Je ne crois pas, cependant, que l'application de la loi offre les difficultés qu'il entrevoit. Une loi semblable est en vigueur aux Etats-Unis où l'application s'est faite fort aisément; c'est ce que me disait hier même un personnage que plusieurs membres du comité connaissent. Je veux parler du principal fonctionnaire préposé à l'application de cette loi, M. A. Caninetti, commissaire général de l'immigration, département du Travail, à Washington. Bien qu'il existe des milliers de dialectes dans les différents pays de l'univers, il en est un grand nombre qui ne s'écrivent ni s'impriment. Au reste, comme je disais, hier. . .

L'hon. sir SAM HUGHES: Le ministre dit-il qu'il existe des milliers de dialectes?

L'hon. M. CALDER: Je me sers du langage du chef de l'opposition, au dire duquel il existe quelques milliers de dialectes, ce qui entourera l'application de la loi d'une multitude de difficultés. Bien qu'il arrive aux Etats-Unis des centaines de mille immigrants chaque année, on ne s'y est jamais vu obligé d'employer plus de trente-cinq langues. Je ne crois pas qu'il faille créer une armée de fonctionnaires pour veiller à la mise en vigueur de la nouvelle loi. Il n'en sera besoin que d'un très petit nombre, et l'on devrait pouvoir aisément leur apprendre à faire observer les prescriptions de la loi de façon satisfaisante.

Qu'une loi comme celle-ci puisse parfois avoir pour effet d'exclure des sujets recommandables, j'en conviens; d'un autre côté, la grande majorité de nos compatriotes a définitivement décidé, c'est ma conviction, de ne pas laisser envahir le pays par un flot d'illettrés. Il n'y a aucun doute à cet égard. Il serait peut-être bon d'ajouter au présent article une disposition autorisant le ministre à user de son propre jugement, en conformité d'un règlement approprié et sanctionné par le Gouverneur en conseil. Il se peut fort bien qu'il nous vienne de la Grande-Bretagne des immigrants complètement dépourvus d'instruction, mais si une telle autorisation était accordée au ministre, il faudrait l'entourer de mesures de précaution pour qu'il n'en pût user qu'avec discernement. Avant de laisser partir les immigrants de la Grande-Bretagne pour le Canada, il serait bon que les fonctionnaires que nous avons là-bas pussent se convaincre par un minutieux examen qu'ils sont recommandables et porter les faits à la connaissance du département avant de permettre à ces personnes de s'embarquer. Si le comité le désire, nous pourrons ajouter au présent article une disposition supplémentaire qui laisse quelque latitude au ministre. J'en ferai volontiers rédiger le texte.

Une loi semblable à celle-ci étant depuis deux ans en vigueur aux Etats-Unis, les immigrants de la catégorie dont il s'agit ici seront vraisemblablement tentés de tourner leurs regards vers le Canada si nous ne prenons pas les moyens de leur fermer nos por-

tes, et la situation pourrait devenir très pénible si la loi ne mettait pas quelque frein au flot de l'immigration.

M. NESBITT: Je me range à l'avis qu'il conviendrait de laisser quelque latitude au ministre en ce qui regarde l'admission des personnes ne sachant ni lire ni écrire. Il y a dans les Iles Britanniques des gens dépourvus d'instruction et qui n'en sont pas moins susceptibles de faire d'excellents citoyens.

Ce qu'il nous faut surtout en Canada, c'est le travail ordinaire. Un grand nombre des illettrés des Iles Britanniques feraient de splendides travailleurs ordinaires. Il m'arrive d'employer des travailleurs de temps à autre et j'ai souvent rencontré des gens ne sachant ni lire ni écrire, mais qui étaient de bons citoyens, réussissant dans la vie et même propriétaires de fermes.

La difficulté provient, je crois, de ce qu'un grand nombre de ces immigrants savent trop bien lire et écrire et ne veulent pas faire autre chose. Plusieurs articles du bill ferment l'entrée du pays aux étrangers de mauvais caractère, mais c'est une bonne chose, comme on l'a suggéré, de donner au ministre un pouvoir discrétionnaire à l'effet d'admettre les étrangers qui sembleraient acceptables, bien qu'ils ne sachent ni lire ni écrire.

M. CRONYN: Il a été beaucoup question des illettrés des Iles Britanniques. Il ne serait pas hors de propos alors de citer un rapport embarassant une période de dix ans préparé par la commission des Etats-Unis après une longue enquête. De 1899 à 7909 la moyenne des illettrés européens émigrés aux Etats-Unis était de plus de 26.6 p. 100 et il est intéressant de noter la différence frappante entre l'ignorance des anciens immigrants et celle des nouveaux. Si vous vous rappelez, on a déjà fait remarquer que les anciens immigrants venaient surtout de nord-ouest de l'Europe, tandis que ceux d'aujourd'hui sont originaires du sud-est. Le pourcentage des illettrés, comme on le voit dans le rapport, est basé sur l'incapacité des immigrants de lire et écrire, de sorte qu'il s'agit là d'une épreuve plus sévère que celle projetée par notre projet de loi. Le tableau que je vais donner a été publié par la commission d'immigration des Etats-Unis. Nous le trouvons dans le travail sur l'immigration du professeur Fairchild, page 198. De l'année 1899 à l'année 1909, le pourcentage des immigrants illettrés au-dessus de quatorze ans est réparti de la façon suivante:

Scandinaves	0·4	p. 100.
Anglais	1·1	"
Irlandais	2·7	"
Allemands	5·1	"
Italiens du nord	11·8	"
Magyar	11·4	"
Hébreux	25·7	"
Grecs	27·0	"
Roumains	34·7	"
Croates et Slaves	36·4	"
Polonais	35·4	"
Italiens du sud	54·2	"
Portugais	68·2	"

L'hon. sir SAM HUGHES: Je n'y vois pas les Ecossais?

M. CRONYN: J'allais justement faire observer que l'Ecosse ne figure pas dans ce tableau. La raison en est, je suppose, qu'il n'y a pas d'illettrés parmi les Ecossais. Ils ressemblent en cela à nos amis des Orcades, ainsi que nous l'avons appris avec plaisir hier. Je désire appeler l'attention du comité sur la grande différence qu'il existe entre les Italiens illettrés du Nord dont le pourcentage est de 11.8 et ceux du sud de l'Italie dont le pourcentage est de 54.2.

M. NICHOLSON (Algoma-Est): Le tableau que vient de citer mon honorable ami (M. Cronyn) veut dire beaucoup pour celui qui a eu affaire avec ces étrangers. Vous remarquerez que le pourcentage des illettrés scandinaves est de 0.4, tandis que celui des Roumains est de 34. J'ai vécu trente-cinq ans au sein d'une population dont toutes les classes sont très mélangées. Dans la ville où j'ai vécu tout ce temps-là nous avons beaucoup d'étrangers. Nous les trouvons encore dans le nord d'Ontario, et ceux qui nous ont toujours causé le plus d'embarras et qui nous donnent le plus d'embêtements aujourd'hui par leurs sympathies bolchévistes sont les étrangers instruits.

Dans la petite ville que j'habite, trois familles d'immigrés s'y sont implantées dont les parents ne savaient ni lire ni écrire. Il y a trente-quatre ou trente-cinq ans de cela; les enfants ont grandi, ont fréquenté les écoles publiques et aujourd'hui ce sont de bons citoyens. Les pères et les mères eux-mêmes ont appris à lire et écrire l'anglais. Maintenant ils parlent cette langue couramment.

Passons au Scandinave instruit dont on a parlé. En voici un qui crée toute une agitation parmi ses compatriotes et s'efforce de ruiner les aspirations des Canadiens. J'ai raconté à l'un des membres de la Chambre ce que nous ont fait l'hiver dernier cinq cents Scandinaves. Il y a neuf ou dix ans, quiconque prêtait un peu d'at-

tention aux affaires publiques du nord d'Ontario était d'avis que le colon le plus propre à développer ce pays, vu son hiver long et son climat rigoureux, était le Scandinave. Tel était notre avis lorsque ces nationaux n'étaient chez nous qu'en petit nombre. Mais depuis que leur population a augmenté ils se sont imbus des idées des agitateurs instruits qui nous ont tant donné de fil à retordre.

A l'heure actuelle, dans la ville de Sudbury, se trouvent onze hommes qui attendent leur procès aux prochaines assises; pas un seul de leur nombre n'est illettré. Ils appartiennent à cette catégorie qu'a signalée l'honorable député d'Oxford-Nord (M. Nesbitt)—la classe d'individus qui ne veulent faire autre chose que de lire et écrire et faire de la propagande chez leurs compatriotes, pour causer le malaise social dans le pays, renverser le Gouvernement et porter atteinte à notre idéal de citoyens canadiens.

J'ai eu affaire à maints étrangers et à un nombre très considérable de Roumains. Ces gens-là, précisément, semblent se prêter mieux que tout autre à nos idées de nationalité; sans manquer de respect aux autres races et sans m'arrêter à la pensée que mes paroles seront mal interprétées, je dis cela des Roumains et de certains sujet de l'Autriche Un grand nombre de ceux qui, au début de la guerre, furent internés comme étrangers ennemis et qui, plus tard, furent libérés sur parole, ont toujours eu, dans le nord de l'Ontario, une réputation de douceur et d'honnêteté. Ils étaient originaires de pays qui appartenaient à l'Autriche et aujourd'hui nombre d'entre eux sont citoyens de pays alliés. Voilà des faits qu'on ne peut nier. Quiconque veut parcourir le pays et s'informer du véritable état des choses ne peut manquer le conclure qu'il serait bien illusoire pour nous de vouloir déterminer le degré d'instruction d'un immigrant par la formation qu'il a reçue dans son pays d'origine et en vue des conditions mêmes de ce pays. Si la formation qu'il a reçue est vicieuse rien ne nous assure qu'en le soumettant à cette épreuve nous obtiendrons un bon sujet pour le Canada.

L'hon. M. CALDER: Avec le consentement du comité, je propose d'ajouter quelques mots à la fin de l'article. L'article, tel qu'inscrit, se lit:

Les dispositions du présent article ne doivent pas s'appliquer aux citoyens canadiens ni aux personnes qui habitent le Canada ni aux personnes qui sont de passage seulement au Canada.

[M. Nicholson (Algoma-Est).]

Je propose d'ajouter les mots suivants:

...non plus qu'aux personnes ou catégorie de personnes approuvées, de temps en temps, par le ministre.

Le comité voit bien que ces termes accordent au ministre un grand pouvoir discrétionnaire; peut-être que l'application n'en sera pas toujours éclairée, mais c'est le ministre ou le gouvernement du jour, ou quiconque est chargé de l'exécution de la loi, qui devront y voir. Il s'agit de déterminer si le comité trouve opportun d'accorder ce pouvoir discrétionnaire au Gouvernement.

L'hon. sir SAM HUGHES: Puisque les personnes inadmissibles sont exclues aux termes d'un autre article de la loi, la responsabilité du ministre ne sera pas très forte; en effet, l'immigrant qui n'est pas exclu pour cette raison le sera probablement pour une autre.

L'hon. M. CALDER: Il serait exclu pour d'autres raisons et non parce qu'il est illettré. L'article, donc, se lirait comme suit:

Les dispositions du présent article ne doivent pas s'appliquer aux citoyens canadiens ni aux personnes qui habitent le Canada, ni aux personnes qui sont de passage seulement au Canada, non plus qu'aux personnes ou catégories de personnes approuvées, de temps en temps, par le ministre.

M. McKENZIE: Dans ma région, il existe entre nous et Terre-Neuve une situation qui demande l'attention. Des centaines et des milliers de gens font presque continuellement la traversée entre Terre-Neuve et la Nouvelle-Ecosse, débarquant à Sydney-Nord. Ce sont les meilleurs ouvriers de nos charbonnages et de nos aciéries, et nous pourrions très difficilement nous en passer. Je crains que cette épreuve cause l'exclusion d'un grand nombre. Dans maints districts de Terre-Neuve l'instruction publique n'est pas très avancée; d'où, quoique ces gens soient d'excellent caractère, bons ouvriers et bons sujets, je redoute que cette obligation de savoir lire et écrire ne ferme l'entrée de notre province à bon nombre d'entre eux. Nous tenons à ce qu'ils puissent entrer et sortir à leur gré. L'honorable député de Port-Arthur (M. Keefer) a déclaré, hier soir, que ce règlement ne devrait pas s'appliquer à la Grande-Bretagne ni à l'Irlande. J'ajoute la Terre-Neuve. Il n'y a pas grand risque pour nous, il me semble, de déclarer que ce règlement ne devrait pas s'appliquer au Royaume-Uni de la Grande-Bretagne, de l'Irlande et de la Terre-Neuve. Que ce règlement s'applique à ceux qui sont réellement des étrangers; laissons entrer nos propres gens s'ils sont par ailleurs admissibles. Sans doute la grande majorité

de ces immigrants savent lire, mais il ne faut pas susciter des obstacles à ceux qui sont moins fortunés.

M. TWEEDIE: Je suis d'avis que si nous adoptons ce que propose le ministre de l'Immigration, nous soulevons toute cette question de l'épreuve que nous ferons subir à tous nos immigrants pour déterminer le degré de leur instruction.

Le plaidoyer qu'ont présenté les honorables députés d'Oxford-Nord (M. Nesbitt) et d'Algoma (M. Nicholson) ne s'est pas limité aux cas de détresse excessive. Quant à l'immigrant lui-même, l'honorable représentant d'Oxford-Nord rappelle qu'il nous faut, au Canada, des immigrants des classes ouvrières. Il dit que nous les faisons venir ici illettrés et qu'ils sont contents de leur sort, s'ils se maintiennent dans cet état. En somme et au point de vue pratique, son argumentation tend à établir que nous devons laisser entrer librement au Canada des gens ignorants dans le but de faire régner la paix parmi la classe ouvrière. Mon avis, c'est que si nous lui imposons la tâche de décider la nature des aptitudes que doit posséder l'immigrant qui veut entrer au pays, le ministre disparaîtra bientôt sous l'accumulation de requêtes et de demandes de toute nature que lui adresseront les patrons de toutes les catégories, et disant qu'il leur faut une certaine catégorie d'ouvriers de ferme.

L'honorable député de Cap-Breton-Sud (M. Douglas) laisse entendre que nous avons besoin d'une autre catégorie de main-d'œuvres, dans l'exploitation de nos houillères. On peut faire observer également que nous avons besoin de journaliers pour travailler à la construction de nos voies ferrées et à l'exécution d'autres ouvrages par tout le Canada, et qu'il n'est pas nécessaire que ces ouvriers soient instruits, d'où l'admission en Canada d'immigrants illettrés a sa raison d'être. J'estime qu'il est à propos, vu l'état de choses qui existe présentement, d'envisager le problème en face et de dire si nous allons ou non exiger que les immigrants qui veulent entrer au Canada soient instruits, ou si nous laisserons ou non la loi telle qu'elle est maintenant. Faire du ministre le juge serait, à mon avis, lui imposer une tâche qui ne lui revient pas: il ferait exception aux autres hommes, s'il savait résister aux demandes et aux requêtes qui lui viendraient nombreuses de la part de gens qui voudraient échapper à cette disposition de la loi. Nous devrions, je crois, recourir à l'épreuve du degré d'instruction et exiger que les immigrants qui arrivent au Canada possèdent un certain degré d'instruction de façon à ce que, même s'ils ne peuvent parler anglais, ils puissent, au moyen de leur propre langue et de leurs propres journaux, s'habituer à l'état de choses qui existe ici. Au contraire de ce que nous avons fait dans le passé, nous ne devrions pas laisser entrer au Canada un grand nombre d'illettrés d'origine étrangère qui ne peuvent lire leur propre idiome, et encore moins lire, écrire ou parler l'anglais, et qui n'ont aucun moyen quelconque de se familiariser avec la situation canadienne, sauf lorsqu'on leur fournit des renseignements sur tout cela.

L'honorable député de Springfield (M. Richardson) a porté, hier soir, l'accusation que les immigrants illettrés qu'on a fait venir au Canada, dans le passé, avaient été les victimes d'un tour de passe-passe politique, et qu'ils avaient été leurrés par les agitateurs des deux partis politiques qui se font la lutte au Canada. Eh! bien, si nous voulons éviter l'état de choses qui a certainement existé, dans le passé, le meilleur moyen que nous devons prendre, tout d'abord, si je ne me trompe pas, consiste à exiger des immigrants qui arrivent au Canada qu'ils puissent lire et écrire une langue quelconque. Quant au pourcentage d'illettrés qui viendraient de la Grande-Bretagne, il serait certainement fort peu élevé. Je crois que nous devrions nous en tenir au principe de l'article tel qu'il est maintenant, et ne pas attribuer au ministre le pouvoir de permettre l'entrée d'aucune catégorie d'illettrés, ou autrement, supprimer l'épreuve d'instruction complètement, et laisser la loi telle quelle. En ce qui me concerne moi-même, je suis partisan du recours à l'épreuve d'instruction et je serais très peiné de voir attribuer au ministre un pouvoir aussi étendu.

M. NESBITT: L'honorable député n'a pas cité exactement ce que j'ai dit. Je n'ai pas soutenu qu'il était nécessaire de faire venir au Canada des immigrants illettrés pour des fins de travail, mais j'ai dit que je ne m'opposerais pas à leur entrée, pour la simple raison qu'ils étaient illettrés, du moment qu'ils présentaient par ailleurs les aptitudes requises. L'honorable député de London (M. Cronyn) a dit, en outre, qu'aucun Ecossais illettré n'était entré au Canada depuis dix ans, à titre d'immigrant. Je connais personnellement un Ecossais qui est venu s'établir au Canada au cours de ces cinq dernières années, qui est illettré et qui parle un anglais avec un fort accent écossais.

M. REID (Mackenzie): C'était un Irlandais.

M. NESBITT: Non, il n'était pas Irlandais, mais il n'aurait pas à se plaindre, s'il l'eût été. Personnellement, je suis porté à laisser au ministre de l'Immigration, dans certains cas, le pouvoir de permettre l'entrée de certaines catégories d'immigrants qui possèdent, à son estime, les qualités requises. Je ne crains pas que celui qui remplit présentement la fonction de ministre de l'Immigration abuse jamais de ce pouvoir discrétionnaire. J'espère qu'on ne nommera, dans l'avenir, nul ministre de l'Immigration en qui nous ne puissions pas reposer une confiance égale.

L'hon. M. CALDER: J'aimerais à bien faire ressortir la portée exacte de cet article. On observera qu'il stipule:

Il est aussi interdit aux personnes suivantes d'entrer ou de débarquer au Canada: les personnes âgées de plus de quinze ans...

et le reste. Puis il ajoute:

Les dispositions du présent alinéa ne s'appliquent pas aux citoyens du Canada, ni aux personnes qui ont leur domicile au Canada, ni à ceux qui sont de passage à travers le Canada.

C'est-à-dire qu'il exempte ceux qui ont élu domicile en Canada ou ceux qui ne font que traverser le pays comme touristes ou voyageurs. L'article, s'il est adopté, voudra dire que quiconque, âgé de plus de quinze ans, qui ne sait pas lire, ne pourra débarquer ni entrer au Canada. Si je comprends bien la situation de la région de la côte de l'Atlantique, je crois que tous les ans il y a énormément de gens qui viennent de Terre-Neuve pour travailler dans les mines de charbon.

M. McKENZIE: Et dans les aciéries.

L'hon. M. CALDER: Ces gens-là ne travaillent pas toute l'année, et il me semble qu'il n'y a pas de raison pour que, dans ce cas particulier, on n'use pas de discrétion et que l'on n'accepte pas ces ouvriers dont le métier n'a pas un caractère permanent. On a fait remarquer aussi que dans l'ouest du Canada nous devons, de temps en temps, faire venir des Etats-Unis des milliers d'hommes pour aider aux récoltes. Eh bien, si l'article conserve exactement sa forme actuelle, nous devons veiller à ce que ces personnes puissent être admises pour nous aider à faire nos récoltes. Il me semble qu'après tout on devrait permettre une certaine discrétion relativement à cet article, qui nous fasse obtenir la main-d'œuvre dont nous pouvons avoir besoin ici de temps en temps.

M. MACKIE (Edmonton-Est): Qu'arriverait-il si ces personnes voulaient demeurer définitivement dans le pays?

[M. Reid (Mackenzie).]

L'hon. M. CALDER: Je crois que nous devrions décider que cet article ne s'appliquera pas aux personnes qui entrent au Canada pour les fins temporaires dont on a parlé, mais si elles veulent rester, elles seront soumise à l'examen.

M. COCKSHUTT Comment le ministre traiterait-il le cas que je vais mentionner et dont j'ai eu deux ou trois exemples depuis quelques années? Le père est venu au Canada et établit ou est sur le point d'établir un foyer. Il obtient un bon emploi et plus tard fait venir sa femme et ses enfants qu'il a laissés en Angleterre—je parle particulièrement des personnes qui viennent d'Angleterre. Dans un cas, il y avait, je crois, la femme et six ou sept enfants, dont l'un d'eux n'était pas aussi intelligent qu'il eût dû l'être, d'après l'avis des médecins. Les parents se trouvaient dans la position suivante: ils devaient soit abandonner tous leurs arrangements et laisser toute leur famille en Angleterre, ou bien venir ici et laisser ce seul enfant là-bas, bien qu'il fût démontré qu'il ne pouvait pas se suffire à lui-même. Il me semble que quand les parents sont prêts à garantir qu'ils prendront soin d'un enfant comme celui-là et que cet enfant ne sera pas à la charge de la société, ce n'est guère charitable, pour ne pas dire plus, de diviser une famille et de déranger les projets de six ou sept personnes qui désirent venir en ce pays, simplement parce que l'une d'entre elles n'est pas tout à fait aussi intelligente qu'elle devrait l'être. Je veux demander au ministre s'il peut user de discrétion dans un cas comme celui-là.

L'hon. M. CALDER: D'après la loi actuelle, on peut user de discrétion dans des cas de ce genre. Cela se produit quelquefois. Généralement, nous exigeons des parents qu'ils garantissent en quelque sorte que l'enfant en question ne sera pas à la charge du public, et alors on lui permet d'entrer en vertu d'une disposition de la présente loi. Tous ces cas sont examinés minutieusement, et l'on prend toutes les précautions voulues pour voir à ce que la personne admise ne devienne pas à charge.

M. EDWARDS: Serait-ce à propos de demander quel est le but de l'épreuve du degré d'instruction des immigrants. Le seul que je peux y voir se trouve dans la déclaration du ministre, savoir: que nous avions négligé autrefois de canadianiser les étrangers qui venaient chez nous. Aussi je suppose que le but de cet examen est de nous permettre de leur fournir les renseignements nécessaires sur nos institutions, nos coutumes et nos idéals. Il est évident que si l'im-

migrant ne peut pas lire, il est impossible de lui apprendre ces choses-là. Si l'immigrant vient d'un autre pays que la Grande-Bretagne, disons d'Italie ou de Roumanie, et qu'il puisse lire dans sa propre langue, nous pouvons lui fournir de la littérature dans sa langue maternelle, qui lui donnera une idée de nos idéals, de nos coutumes et de nos institutions nationales, et de cette façon nous pourrons arriver à en faire un parfait citoyen canadien. Si tel est le cas, la même raison ne s'applique pas dans le cas de l'immigrant anglais, comme dans le cas de personnes venant de pays étrangers, parce que nous pouvons transmettre nos idées à l'Anglais par conversation, quoiqu'il doive les connaître assez bien déjà.

Il m'a semblé que le véritable objectif visé par l'application de cette épreuve de lecture était de nous permettre de poursuivre notre œuvre tendant à faire de ces étrangers des citoyens canadiens. Or, je le répète, s'ils sont illettrés, il est impossible de leur inculquer la connaissance voulue de nos aspirations, de nos coutumes et de nos institutions. A mon avis, l'épreuve de la lecture concorde bien avec l'idée exprimée par le ministre, quand il affirme qu'il faut accomplir avec plus de soin et d'énergie le devoir qui nous incombe, c'est-à-dire la transformation de ces étrangers en citoyens canadiens. A mon avis, il ne sera guère difficile d'appliquer l'épreuve de lecture à ceux qui viendront des Iles Britanniques.

Parmi ces derniers, il y a moins d'illettrés que parmi nos nationaux, si j'interprète bien la statistique. En Ecosse surtout, les autorités se sont vivement préoccupées de la question de l'instruction publique, et les immigrants d'Angleterre et d'Ecosse subiront, sans doute, facilement cette épreuve de lecture, et surtout les immigrants écossais.

L'épreuve de lecture ne s'applique pas à l'immigrant qui a moins de 13 ans, mais si un garçon ou une fille qui a vécu en Grande-Bretagne jusqu'à l'âge de quinze ans est incapable de lire l'anglais, il ne convient pas de laisser cet immigrant entrer au pays. Quand un garçon ou une fille n'a pas assez d'ambition pour profiter des facilités qui lui sont offertes en Grande-Bretagne d'apprendre à lire, il est préférable qu'il y demeure encore quelques mois pour l'apprendre.

L'idée de l'épreuve de la lecture est excellente, parfaitement logique et conforme à l'attitude prise par le ministre. J'ajoute qu'on a fortement inculqué la chose aux citoyens des Etats-Unis, depuis trois ou quatre ans. J'ai été fort intéressé à la lecture du sommaire d'un rapport présenté par le secrétaire Lane au président des Etats-Unis sur cette question. Je ne ferai pas perdre au comité son temps précieux à faire l'analyse de ce rapport; je me contente de dire qu'il a fait observer au président dans les termes les plus énergiques que dans les Etats-Unis—pays que nous ne considérons nullement comme illettré—il est de la plus haute importance de prendre les mesures les plus vigoureuses pour rendre obligatoire la fréquentation scolaire afin que le peuple soit plus instruit. Il signale le grand nombre d'illettrés aux Etats-Unis et les graves conséquences qui en découlent pour le pays. Ainsi, quand les Etats-Unis prennent d'énergiques mesures dans le sens de la sélection des immigrants, il me semble qu'il serait peu judicieux de notre part de ralentir nos efforts en pareille matière, d'autant plus que nous avons fait preuve de trop de négligence par le passé. Il faudrait quelque épreuve qui nous permettrait de faire une propagande en vue d'instruire les immigrants, sinon dans notre propre langue, du moins dans leur idiome, et cela au moyen de brochures et autres imprimés.

M. SINCLAIR (Guysborough): Je ne saurais souscrire à l'avis de mon collègue (M. Edwards), car ce qu'il nous faut avant tout, ce sont des immigrants, et l'on peut être excellent immigrant, encore qu'on ne sache ni lire ni écrire. On le sait, nous avons reçu des Iles Britanniques des immigrants qui sont devenus d'excellents citoyens, et cependant la plupart n'avaient pas bénéficié des avantages de l'instruction. Je connais un vieillard ne sachant ni lire ni écrire qui était excellent cultivateur, homme de progrès et qui a donné une bonne éducation à ses enfants. Il y a déjà assez longtemps qu'il est venu se fixer aux Etats-Unis, et cependant son petit-fils est aujourd'hui président d'une grande université des Etats-Unis.

Il serait peu judicieux d'exclure cette catégorie d'immigrants qui ont eu le malheur de ne pas bénéficier des avantages de l'instruction. Ces illettrés sont moins nombreux que par le passé; mais il y en a encore un certain nombre, et pourquoi les ostraciser? Ce ne sont nullement des citoyens dangereux; or, le ministre vise surtout, je suppose, à éliminer les immigrants inacceptables, et l'on ne saurait dire qu'un homme soit nécessairement nuisible, simplement parce qu'il est incapable de lire.

La question soulevée par le chef de l'opposition (M. McKenzie) est importante en Nouvelle-Ecosse, et le ministre pourrait difficilement se prononcer sur chaque cas qui se présente, car cela lui créerait trop de besogne. Au printemps, lorsque cinquante ou cent hommes, incapables de lire, arrivent à Sydney, de Terre-Neuve, tous les jours, on leur refusera l'entrée du pays et force leur sera de retourner chez eux, en attendant qu'on obtienne d'Ottawa la permission voulue pour qu'ils entrent au pays.

L'hon. M. CALDER: Si je ne me trompe, l'honorable député ne saisit pas bien le sens du texte du projet d'amendement portant que le ministre peut permettre à des personnes ou à des catégories de personnes l'entrée au pays. Si l'on adopte cet amendement, il faudrait décréter que ces travailleurs qui viennent de Terre-Neuve pour la saison figureront dans une catégorie qui serait autorisée à entrer.

M. SINCLAIR (Guysborough): Si le ministre est obligé de faire un règlement applicable à pareils cas, il serait préférable de l'insérer dans le bill. Le ministre devrait se demander s'il conviendrait de ne pas appliquer ce règlements aux Iles Britanniques ou même aux colonies autonomes, à l'Australie, à la Nouvelle-Zélande, à l'Afrique du Sud et à Terre-Neuve.

Je ne propose pas ce texte comme amendement, mais je soumets à la considération du ministre l'insertion de ces mots:

Ou aux personnes qui étant sujets britanniques émigrent de la Grande-Bretagne ou de l'Irlande ou de l'une des colonies autonomes de l'empire.

L'hon. M. CALDER: Je crains que si nous essayons d'introduire cela dans le bill d'une manière spéciale nous nous trouvions en présence de difficultés. Si l'on doit s'en occuper, il faut accorder une certaine discrétion pour régler ces cas quand ils se présenteront de temps à autre.

L'hon. M. FIELDING: Je suis disposé à appuyer la proposition du ministre sous forme d'amendement, pour ajouter ces mots qualificatifs qui auraient pour but d'adoucir l'article précédent et d'éviter toute possibilité d'injustice ou de rigueur administrative. Généralement, il n'est pas désirable d'accorder trop de pouvoir à un ministre en particulier, mais il est nécessaire d'accorder de temps en temps à un ministre un pouvoir discrétionnaire. Je suis d'avis, avec le ministre, qu'il serait préférable de laisser la question sous une forme générale, comme il le propose dans son amendement plutôt que d'adopter des termes spécifiant ceux qui pourraient être admis. Je suis assez au courant du cas des hommes de Terreneuve dont parle le chef de l'opposition pour comprendre la force de ses observations. Pourtant si nous demandions de spécifier Terre-Neuve cela pourrait être une restriction malheureuse contre d'autres colonies anglaises et si nous adoptions la suggestion de l'honorable député d'Antigonish-et-Guysborough (M. Sinclair) mentionnant plusieurs colonies, cela laisserait encore de côté d'autres parties de l'empire. J'espère que l'on peut régler la question comme le propose le ministre dans son amendement et je suis certainement d'avis que si l'on allait plus loin et que si l'on spécifiait particulièrement du pays, cela nous occasionnerait des difficultés.

M. HAY: Si l'on doit inclure dans le bill l'amendement "que des pouvoirs discrétionnaires soient laissés au ministre" je donnerais certainement mon appui au bill, car je ne voudrais pas être en faveur d'exclure des sujets britanniques, même s'ils ne pouvaient pas se conformer aux exigences relatives à l'écriture et à la lecture. Ce serait faire une injustice aux citoyens britanniques s'ils se conformaient aux exigences du bill sous tous les autres points. Ce serait commettre une oppression au détriment de la population de l'Angleterre, de l'Ecosse, de l'Irlande et des autres parties de l'empire britannique.

M. JACOBS: J'ai été quelque peu surpris et passablement étonné des chiffres qu'a donnés l'honorable député de London (M. Cronyn) au sujet du manque d'instruction. En faisant des emprunts au livre du professeur Fairchild, il nous a donné une liste de la proportion pour cent des illettrés de différents pays d'Europe et parmi eux il nous a dit que les illettrés israélites étaient dans une proportion de 25 p. 100. C'est la première fois que j'entends dire qu'il y a un pays israélite en Europe. Ces hommes viennent de certains pays particuliers d'Europe et il faudrait nous donner une explication de la classification de quelques-uns d'après la nationalité et de quelques autres d'après la race et la religion.

M. CRONYN: Voici l'entête du tableau que j'ai lu: "Pourcentage des immigrants illettrés des races désignées".

M. JACOBS: Je crois en connaître probablement autant au sujet des Israélites que le professeur Fairchild et certainement plus que mon honorable ami de London (M. Cronyn). Je puis dire avec certitude, d'après l'expérience que j'ai acquise pendant un certain nombre d'années,—et j'ai été président

de la plus grande institution philanthropique israélite au Canada—que je n'ai jamais eu connaissance du cas d'un seul juif qui ne savait pas lire sa propre langue. En réalité c'est une chose absolument impossible. Je n'ai qu'a m'en rapporter au commandement de la bible pour prouver que les Juifs doivent savoir lire leur propre langue sinon ils ne pourraient pas devenir membres de la communauté juive. Si mon honorable ami veut m'accompagner à ma chambre où j'ai toujours une bible, je crois pouvoir lui montrer le texte. Puisqu'il en est ainsi, je ne peux pas comprendre comment le professeur Fairchild a pu donner ces chiffres à moins que ce ne soit parce que ces Juifs, venant de différents pays, ne pouvaient pas lire la langue du pays d'où ils venaient. Mais je doute que si on leur imposait l'épreuve pour leur propre langue, on les trouvât dans l'impossibilité de lire cette langue. C'est absolument impossible et en prenant la parole, j'avais pour but de l'exposer clairement à la Chambre. J'apprends de plus qu'on a répandu l'impression que je m'étais énergiquement opposé à cet article parce qu'il allait interdire l'entrée des juifs dans ce pays. Les raisons que j'ai données indiquent clairement que je n'ai pas du tout cette idée. Mon but est plutôt de m'efforcer d'aider les autres qui ne sont pas aussi heureux que les juifs et qui n'ont pas dans leur culte religieux un commandement de cette nature.

L'article accepté par le ministre, c'est-à-dire que la question soit laissée à la discrétion du ministre, serait de nature à me donner satisfaction. J'aurais été plus satisfait encore si l'on avait consenti à supprimer complètement l'article, mais il vaut mieux avoir quelque chose que rien du tout. J'ose donc espérer que, avec l'intelligence qui distingue les fonctionnaires du département, les immigrants qui sont des citoyens utiles mais qui ne savent pas lire, ne souffriront pas d'injustice de ce chef, à leur arrivée au Canada.

M. CRONYN: J'assure formellement l'honorable député que je n'ai pas de préjugés contre aucune des races énumérées dans le tableau que j'ai cité. Les explications de mon honorable ami effleurent peut-être la vérité; il n'y a rien, toutefois, dans le contexte du bill qui le démontre. Le tableau que j'ai cité comprend ceux qui savent lire et écrire et il est possible que l'immigrant ait subi l'examen dans la langue du pays d'où il venait.

M. McKENZIE: Je voudrais savoir quand ces arrangements définitifs seront effectués. J'ai particulièrement à l'idée, en ce moment, les Terre-Neuviens qui viennent au Cap-Breton. Au cas où un navire chargé de Terre-Neuviens aborderait à Sydney-Nord, est-ce que nous devons supposer que ces gens seraient obligés d'attendre, avant de débarquer, que les officiers de l'Immigration aient communiqué avec Ottawa pour s'assurer s'ils peuvent les admettre? Ou encore, est-ce l'intention du département de laisser aux mains des officiers d'immigration aux divers ports, l'application de ces règlements, de sorte qu'ils seront en mesure de décider si, oui ou non, ces gens pourront débarquer? Certains règlements que le département d'immigration avait adoptés par inadvertance, je veux bien le croire, ont donné lieu pour ainsi dire à une émeute, chez nous, l'année dernière. En vertu de ces règlements, 300 ou 400 Terre-Neuviens furent détenus à Sydney-Nord; au bout de quelques jours, cependant, nous sommes parvenus à entrer en arrangement avec le département et on leur a permis de débarquer. Or, ces Terre-Neuviens sont les plus dévoués sujets de l'empire britannique; ils se sont montrés d'excellents soldats, au cours de la dernière guerre, et ils sont très sensibles aux obstacles qui peuvent empêcher leur entrée dans n'importe quelle partie de l'empire britannique. J'ose espérer que, peu importe les arrangements qui seront effectués, ils ne seront pas de nature à faire naître de la rancune ou des malentendus entre le Canada et la colonie de Terre-Neuve.

L'hon. M. CALDER: Cet article ne sera pas mis en vigueur avant le premier de juillet; nous aurons donc amplement le temps d'étudier la situation dans les Provinces maritimes.

J'ai l'intention de renvoyer sans tarder la question aux fonctionnaires du département, afin qu'ils préparent les règlements nécessaires et que nos officiers d'immigration du Nouveau-Brunswick, de la Nouvelle-Ecosse et de l'île du Prince-Edouard aient parfaitement le temps de se mettre bien au courant d'ici au premier juillet.

Ces observations s'appliquent également aux immigrants venant de la Grande-Bretagne. Nous allons prendre des mesures pour rédiger des règlements sans tarder et donner ainsi à nos fonctionnaires des Provinces maritimes des avis suffisants. Nous avons amplement le temps de faire cela d'ici au premier juillet.

(L'amendement est adopté.)

M. CRONYN: Je propose que nous ajoutions un autre paragraphe à l'article 3. Au cas où les honorables membres penseraient

que j'ai pris la parole plus souvent qu'à mon tour, depuis que le projet est en discussion, j'invoquerai l'excuse que je n'ai guère occupé le temps de la Chambre, depuis l'ouverture de la présente session. Nous avons eu un débat prolongé et animé, la semaine dernière; je suis d'avis, toutefois, qu'il me reste un reliquat sur la minute et quelques secondes de temps accordé à chaque député dans cette circonstance, suivant le calcul qui a été fait.

Au cours de ce débat, on a fait allusion, à maintes reprises, à des bébés allégoriques et à des ruines imaginaires. Pour moi, le présent bill est gros de conséquences, qui peuvent influencer l'avenir d'un grand nombre de bébés en chair et en os ou entraîner la ruine de nombreux êtres humains. De fait, c'est la reprise de l'une des plus graves expériences biologiques et sociologiques que nous puissions faire sous le régime du bill. L'amendement que je propose et que je lirai un peu plus tard, décrète que l'immigration des gens venant du sud-est de l'Europe sera prohibée pour une période de tant d'années.

On prétendra peut-être que, aux termes de l'article 13, que la Chambre a déjà adopté, le Gouvernement a le pouvoir d'atteindre le même but par un arrêté du conseil. Relativement aux décrets du conseil, je partage les appréhensions que certains de mes collègues éprouvent de ce chef. En tout cas, si le bill est adopté tel quel, il ne devrait pas se trouver, après cela, un seul membre du Parlement pour soulever des objections contre les décrets sur l'immigration, adoptés par l'application de l'article 13.

Il existe des divergences d'opinion sur la question générale de l'immigration, mais je ne veux pas retarder inutilement les délibérations de la Chambre en discutant au long les divers aspects de la question.

En premier lieu, il faut tenir compte des larges vues du citoyen que je désignerai sous l'appellation de monogéniste sentimental et qui demande pourquoi nous ne serions pas animés de sentiments fraternels les uns envers les autres. L'homme qui professe ces idées, soutient que la grande guerre a été soutenue pour assurer la liberté au genre humain; il insiste donc pour que nul pays ne ferme ses portes au nez de n'importe quelle race. Il va sans dire que s'il est logique, il ne refusera pas plus l'admission aux immigrants de l'Asie et de l'Afrique qu'aux Européens. Or, bien qu'il y ait certains adeptes de cette doctrine qui sont prêts à être logiques avec eux-mêmes jusqu'au bout, je suppose qu'ils ne sont guère nombreux au Canada.

L'honorable député de Georges-Etienne Cartier a parlé des charges de l'homme blanc et de la doctrine de Kipling. Or, le souvenir que j'ai gardé de cette doctrine diffère du sien, et je vais me permettre d'appeler l'attention du comité sur ce que Kipling a dit effectivement. Je ne lirai le poème dans son entier, car il est un peu long, une ou deux stances feront voir que Kipling entendait parler de l'effort du missionnaire anglais auprès des nations moins éclairées; non pas d'ouvrir à ces races les portes de l'Angleterre ou de ses colonies :

Take up the White Man's burden—
Send forth the best ye breed—
Go bind your sons to exile
To serve your captives' need;
To wait in heavy harness,
On fluttered folk and wind—
Your new-caught, sullen peoples,
Half-devil and half-child.
Take up the White Man's burden—
The savage wars of peace—
Fill full the mouth of Famine
And bid the sickness cease;
And when your goal is nearest
The end for others sought,
Watch Sloth and healthen Folly
Bring all your hope to nought.
Take up the White Man's burden—
Ye dare not stoop to less—
Nor call too loud on Freedom
To cloak your weariness;
By all ye cry or whisper,
By all ye leave or do,
The silent, sullen peoples
Shall weigh your Gods and you.

Opposés à cet argument général en faveur d'une immigration illimitée, il y a ceux qui tiennent pour une immigration sélective. Je ne retarderai point les travaux du comité en lui signalant les raisons qui militent en faveur de cette sélection. Elles sont toutes résumées dans un mot dont il a été fait un usage fréquent au cours de ce débat: l'assimilation. Que veut dire ce mot? Le dictionnaire Century en donne la définition qui suit: L'action ou l'opération de rendre ou de venir semblable ou indentique; l'action ou l'opération de produire l'harmonie". Ainsi, l'assimilation comporte l'identité. Il existe une épreuve probante de cette assimilation des races, et cette épreuve, c'est le libre mariage entre elles. Qu'un homme et une femme se marient sans égard à leur origine ethnique et l'assimilation est trouvée. On dira peut-être: mais, vous parlez d'immigration européenne, et il n'est plus question de blancs ou de noirs. Je dirai donc un mot de la situation qui existe en Europe.

Ceux d'entre nos collègues que les récentes découvertes en anthropologie ont pu intéresser que l'opinion des savants actuels tend à établir que l'Europe contient trois grandes races qui n'ont rien à faire aux frontières nationales, et sont sorties de la nuit des temps pour revêtir certains traits caractéristiques formés au cours de millions d'années, au dire de quelques écrivains. Ces trois races sont connues sous les noms de nordique, alpine et méditerrannéenne. Il faudrait du temps pour décrire les variations qui distinguent ces races, mais je crains que le comité ne s'impatiente, si je prends cette liberté.

Quelques DEPUTES: Allez, toujours.

M. CRONYN: Ces races se fondent les unes dans les autres par différents points et, par d'autres, la ligne de séparation devient indistincte. Généralement parlant, les Nordiques occupent l'extrême nord-ouest de l'Europe et, sans vouloir répéter aucune des observations que j'ai faites au commencement de ce débat, j'aimerais à résumer une fois encore les objections que l'on élève contre la libre entrée de ces peuples au Canada. Qu'on les y autorise et ils viendront vraisemblablement en grand nombre, si l'on en juge par le passé. Or, on sait parfaitement que l'introduction dans le corps d'un humain ou d'un animal d'une quantité excessive de nourriture, produira des troubles de la digestion et des toxines. Ainsi en est-il du corps social. Si vous y introduisez une masse d'étrangers inassimilables, des courants pernicieux s'établissent, qui produisent des résultats semblables à ceux que mentionnaient hier, des représentants de l'Ouest. En deuxième lieu, ces immigrants se portent en foule vers les villes et rarement, deviennent-ils des habitants des campagnes. J'ai donné, dans une occasion antérieure, le pourcentage, et je n'ai pas besoin d'y revenir; mais il est quelque peu alarmant d'apprendre que, pour certaines des races de cette partie de l'Europe, plus des neuf dixièmes demeurent à la ville, et il est impossible de les amener à s'établir sur des terres. On objecte en troisième lieu, que beaucoup de ces gens-là ne font que visiter le continent. On comprendra sans peine que, venu ici pour faire de l'argent, un individu économisera le plus possible sur ses dépenses domestiques et refusera de s'intéresser aux problèmes sociaux ou politiques de ce pays.

Je pourrais en dire beaucoup plus et fournir des exemples frappantes de ce que vaut aujourd'hui au Canada cette classe de travailleurs, mais je dois me hâter. La quatrième objection provient de la grande proportion d'illettrés que l'on compte parmi ces immigrants. Comme nous avons déjà traité ce point, je passe à la cinquième objection, qui réside dans la dégradation résultant nécessairement de l'entrée d'un si grand nombre de ces gens-là au pays. Je vais maintenant lire la proposition d'amendement à l'alinéa "u" de l'article 3. La voici:

3. (u) A moins de traités le leur permettant, ne pourront, pour cinq ans à dater du 1er juillet 1919, entrer ou débarquer en Canada les personnes ci-après mentionnées, savoir:

(i) Les étrangers de l'Europe continentale domiciliés au sud ou à l'est d'une ligne s'étendant de l'océan Atlantique vers l'est, le long du quarante-deuxième parallèle de latitude, jusqu'au quinzième méridien de longitude; de là vers le nord, le long du dit quinzième méridien jusqu'au cinquante-cinquième parallèle; de là vers l'est, le long dudit cinquante-cinquième parallèle jusqu'au vingtième méridien; de là vers le nord, le long dudit vingtième méridien jusqu'au sixième parallèle; de là vers l'est, le long dudit sixième parallèle jusqu'au treizième méridien, et de là vers le nord, le long dudit treizième méridien jusqu'à l'océan Arctique.

(ii) Les étrangers de l'Amérique du Nord, nés en Europe, qui ne seront pas citoyens des Etats-Unis d'Amérique et auront été domiciliés au sud ou à l'est de la ligne susdécrite.

On me répondra peut-être que cette ligne représente une frontière absolument artificielle. Je serais heureux qu'un autre député s'occupât de trouver un meilleur moyen de réaliser mon désir. Le remaniement actuel de la carte de l'Europe ne permet guère de décrire autrement les frontières que je voudrais voir établies. En partant du 42e parallèle de latitude, qui est le degré le plus éloigné vers le sud, sous lequel le Canada soit compris, attendu que ce degré est à la hauteur de la pointe Pelée, nous nous trouvons justement au-dessus de la frontière nord du Portugal. Nous traversons la partie nord de l'Europe, au delà de la Corse, justement au nord de Rome, jusqu'à un point où la ligne divise en deux parties égales le 15e méridien de longitude. La ligne s'étend ensuite de là vers le nord, laissant à l'ouest presque toute l'Allemagne, une grande partie de l'Autriche et le territoire désigné sur cette mappe, sous le nom de Tchéco-Slovachie. Je ne crains pas de laisser ces étrangers de pays ennemis dans les limites du territoire favorisé, parce que l'honorable ministre nous a déclaré qu'on avait déjà pris les mesures nécessaires pour empêcher l'immigration d'étrangers de nationalités ennemies. Le 15e méridien divise en deux parties égales le 55e parallèle dans la mer Baltique, d'où la ligne

s'étend vers l'est jusqu'à Koenigsberg, puis vers le nord, le long du 20e méridien jusqu'au golfe de Finlande, puis vers l'est, le long du 60e parallèle jusqu'à un certain point au nord de Petrograd, et de là, tout droit vers le nord jusqu'à l'océan Arctique. Au nord et à l'ouest des frontières ainsi décrites, se trouveront donc compris dans les limites du territoire favorisé: Les Iles-Britanniques, la Suède et la Norvège, la Finlande, le Danemark, les Pays-Bas, la Belgique, la France, la Suisse, la partie nord de l'Espagne, la moitié nord de l'Italie et, comme je l'ai dit, quelques-uns des pays ennemis. Ces frontières sont déterminées à la grosse, mais je ne pouvais trouver d'autre moyen d'atteindre mon but.

M. MACKIE (Edmonton): Vous voulez exclure les races latines?

M. CRONYN: Je veux exclure pour un certain nombre d'années, les immigrants du sud de l'Europe.

M. MACKIE (Edmonton): Y compris les habitants d'une certaine partie de la France?

M. CRONYN: Je prends la France tout entière et une partie de l'Espagne, et je laisse de côté le Portugal. Comme il ne nous est arrivé du Portugal que 110 immigrants dans l'espace de dix-huit ans, cette exclusion ne tire pas à conséquence. Je laisse aussi de côté le sud de l'Italie. Il est à remarquer que dans tous les articles aux Etats-Unis sur l'immigration, on établit une différence entre les habitants du nord et du sud de l'Italie. Cette différence est tellement prononcée que les tableaux américains relatifs à l'immigration mentionnent les habitants du nord et du sud de l'Italie à part les uns les autres. Ceux du sud viennent presque tous des provinces ou départements des Abruzzes, de la Campanie, de la Calabre et de la Sicile.

L'hon. M. GUTHRIE: Dans quelle partie de l'Italie la ville de Naples est-elle située?

M. CRONYN: Au sud. Cette carte n'indique pas les départements, et j'en parle, ici, de mémoire. A propos, le comité apprendra peut-être avec intérêt qu'il m'a été impossible d'obtenir une carte murale de l'Europe d'aucun des ministères fédéraux où je me suis adressé à cette fin, et que je n'ai pu en trouver, non plus, chez aucun libraire. En vue de la discussion que nous aurons peut-être à faire, plus tard, au sujet des conditions du traité de paix, je me suis permis de faire remarquer au géographe du ministère de l'Intérieur qu'il devrait avoir de ces cartes en sa possession.

M. BALDWIN: Vous vous proposez d'établir une distinction entre les territoires bornées par certains degrés de longitude et par des degrés parallèles de latitude. Ces lignes divisent plusieurs pays dont vous ne voulez pas que les habitants immigrent chez nous.

Qu'est-ce qui empêchera les gens de passer d'un côté à l'autre d'un méridien ou d'un parallèle? Il y aura, il me semble, beaucoup de confusion.

M. CRONYN: On se sert des mots "dont le domicile est situé." La loi définit ainsi le mot "domicile:"

"Domicile" signifie l'endroit où une personne a sa demeure, ou dans lequel réside, ou auquel elle revient comme au lieu de son habitation permanente, et ne signifie pas l'endroit où elle réside pour un objet particulier ou temporaire.

Je comprends que, advenant l'adoption du présent amendement, les directeurs de l'immigration exigerait un certificat d'un fonctionnaire compétent du pays d'origine, attestant que l'immigrant avait son domicile à tel ou tel endroit.

M. BALDWIN: Bien des gens de ce genre ont des habitudes nomades et vont ici et là. Ils n'ont pas les mêmes idées que nous sur la possession d'un immeuble; ils n'ont pas d'habitation permanente et il me semble qu'on ne peut pas les classer très exactement.

M. CRONYN: En somme ce serait là une question de détail. Je soumets l'amendement au comité plutôt pour donner une notion générale qu'avec l'espoir qu'il sera accepté comme article définitif.

M. McISAAC: L'honorable député expliquera-t-il en termes clairs et techniques de quelles parties de l'Europe viendraient les immigrants qu'il exclurait?

M. CRONYN: Je regrette de m'être servi d'un langage qu'un membre de la Chambre ne peut pas comprendre. Les lignes tracées excluraient tout le Portugal, les trois quarts méridionnaux de l'Espagne, la moitié méridionale de l'Italie et l'île de Sardaigne, toute la Grèce, les Etats des Balkans, la Bulgarie et toute la Russie d'Europe.

M. CANNON: L'honorable député exclurait-il les habitants de l'île de Malte et d'autres possessions anglaises?

M. CRONYN: Tout habitant de l'île de Malte qui n'est pas sujet britannique. J'emploie le mot "étranger" dans un sens technique. D'après la définition de la loi, un étranger est un individu qui n'est pas sujet britannique. Les sujets britanniques

soit en Europe, soit dans les Etats-Unis d'Amérique, seraient soustraits à cette interdiction.

M. JACOBS: Qu'arriverait-il dans le cas des territoires sur lesquels la Grande-Bretagne a établi un protectorat?

M. CRONYN: L'honorable député m'apprendra peut-être quels lieux d'Europe sont sous le protectorat anglais.

M. JACOBS: Prenons le cas de l'Egypte. Elle est sous le protectorat de la Grande-Bretagne.

M. CRONYN: L'article ne s'applique qu'à l'Europe et à l'Amérique du Nord.

M. JACOBS: Dans ce cas, nous admettons des immigrants venus de pays situés hors d'Europe et placés sous le protectorat de la Grande-Bretagne.

M. CRONYN: Je n'ai pas tenté de m'occuper d'autres immigrants que ceux de l'Europe et de l'Amérique du Nord. Cette disposition n'est au plus que provisoire, et nous pouvons prendre pour acquis que, pendant cinq ans, il y aura très peu d'immigrants venus d'autres continents.

M. le PRESIDENT: L'amendement sera-t-il adopté?

L'hon. M. CALDER: Si l'honorable député maintient son amendement, ce dernier devrait être réservé afin que nous ayons le temps voulu pour l'étudier. Sous plusieurs rapports, la proposition est nouvelle, et je ne puis voir en ce moment comment nous pourrions la mettre à exécution d'une façon pratique. J'aimerais donc avoir le temps de l'examiner sous tous ses aspects. Il y a des obstacles dans notre chemin. Ainsi, je ne conçois pas comment nous pourrions pendant cinq ans exclure les Russes qui habitent l'Europe et admettre leurs compatriotes qui sont domiciliés au-de là des monts Ourals. Il me semble que cette conduite serait fort peu logique. Je ne conçois pas non plus comment nous pourrions fermer nos portes aux Européens que nous considérons comme de mauvais sujets, et ne pas les fermer aux immigrants venus de l'Amérique du Sud ou de l'Afrique. Avant que la Chambre approuve le principe de se servir de bornes géographiques pour exclure certaines catégories d'individus pendant un certain nombre d'années, il faudra examiner le projet avec beaucoup de soin. Je suggère que nous passions aux autres articles du bill et que nous réservions l'amendement. Celui-ci paraîtra dans le hansard avec le compte rendu du débat auquel il a donné lieu, et nous pourrons étudier à loisir les idées émises.

M. THOMPSON (Yukon): Par son amendement, l'honorable député veut, à ce que je comprends, exclure les Grecs et les Portugais?

M. CRONYN: Précisément.

M. THOMPSON (Yukon): C'est-à-dire une partie du Portugal?

M. CRONYN: Non, tout.

M. THOMPSON (Yukon): Je vois tout de suite un inconvénient à cela pour la simple raison que ces gens sont nos alliés dans la guerre actuelle qui ne sera réellement terminée qu'à la signature du traité de paix. Les Grecs et les Portugais sont encore nos alliés dans toute l'acception du terme, et il serait peu sage, à mon avis, que la Chambre se prononcât en faveur de l'exclusion des soldats de certains autres pays qui ont combattu aux côtés des nôtres et ont participé à la conquête de la victoire.

M. CRONYN: Je consens volontiers à ce que l'amendement soit réservé selon que le ministre en a manifesté le désir. Ce que je propose sort peut-être de l'ordinaire, mais n'est pas aussi nouveau qu'on se l'imagine. La méthode suivie dans le cas actuel est déjà adoptée aux Etats-Unis pour ce qui regarde l'admission des Asiatiques. Cette méthode consiste à borner par des lignes de longitude et de latitude les régions où il est interdit de recruter des immigrants.

Comme je disais au commencement du débat, j'aimerais beaucoup mieux que la loi fût entièrement rédigée de nouveau. Je préférerais la forme positive à la négative. Par exemple, disons d'abord que nous accepterons les immigrants venus de chacun des pays qui sont nos alliés, ou de certains d'entre eux, et occupons-nous ensuite de l'admission des immigrants venus d'autres pays. Malheureusement, les lois revêtent depuis de longues années une forme contraire à celle que je suggère, et cette forme vicieuse, il faudra la garder jusqu'à ce que l'on consente à transformer la législation.

M. le PRESIDENT: Motion a été faite pour le renvoi de la suite de la discussion sur le présent article et sur l'amendement qui s'y rapporte; plaît-il au comité d'accepter cette proposition?

(La motion est adoptée.)

M. DAVIDSON: Si le député de Kingston (M. Nickle) était à son siège, il s'opposerait sans doute à l'examen de cet article qui, on l'observera, rouvre entièrement la

question des titres, sur laquelle la Chambre s'est tout récemment prononcée. Je conseille de réserver cet article jusqu'à ce que le comité chargé de l'étude de la question des titres ait présenté son rapport.

M. le PRESIDENT: L'article est-il adopté?

M. McKENZIE: L'objection ne mérite guère qu'on s'y arrête. Le badinage de mon honorable collègue d'Annapolis (M. Davidson) m'a distrait au point que j'allais presque oublier de demander si l'on entend augmenter le personnel des postes d'immigration. Ainsi, dans la ville où j'habite il y a un médecin et un agent chargés de l'examen des immigrants et des dispositions à prendre à leur endroit. La nouvelle loi aura-t-elle pour effet d'ajouter à ce personnel. Dans les Provinces maritimes il n'existe pas d'autres postes d'immigration que ceux d'Halifax, de Saint-Jean, de Sydney-Nord et de Sydney. J'aimerais à savoir si le ministre a l'intention d'augmenter sensiblement le personnel de ces divers postes.

L'hon. M. CALDER: J'ai fait faire sur tout notre personnel du service extérieur une investigation complète à la suite de laquelle nous avons réduit très sensiblement le nombre des employés. Pour le moment, nous entendons laisser le personnel tel qu'il est; nous ne l'augmenterons que là où il deviendra absolument nécessaire de le faire. L'honorable député (M. McKenzie) ne doit pas être sans savoir que nous avons aussi fait une enquête sur la gestion de nos stations de quarantaine. J'ai reçu le rapport des commissaires enquêteurs, mais je me propose de le transmettre au nouveau ministère de l'Hygiène qui doit être créé sous peu, et de laisser au chef de ce ministère le soin d'effectuer tout changement qui pourrait être jugé nécessaire.

M. JACOBS: Une fois le projet de loi adopté, le ministre devra se trouver des interprètes pour trente-cinq langues.

L'hon. M. CALDER: Non pas. Il nous est déjà arrivé de trouver des interprètes parlant jusqu'à dix langues; je crois que nous pourrons encore aisément nous assurer leurs services. On a besoin d'interprètes aux ports de débarquement de l'Est: à Saint-Jean, à Halifax et à Québec, car c'est là que débarquent la plupart des immigrants européens.

Je crois que cinq interprètes suffiraient pour s'acquitter de la plus grande partie de la tâche.

M. CANNON: Les diverses provinces ont aussi, si je ne me trompe, des commissaires d'immigration. Le ministre se propose-t-il de s'entendre avec les provinces pour un travail de coopération? Il y a eu, dans le passé, des conflits entre les fonctionnaires fédéraux et provinciaux.

L'hon. M. CALDER: Le travail des provinces diffère totalement du nôtre. Elles n'ont absolument rien à voir aux questions relevant de la loi d'immigration, pas plus que de ce projet de loi. Si elles ont des commissaires de l'immigration ces commissaires s'occupent de travail de colonisation. Il n'y a aucune raison au monde pour que les fonctionnaires des provinces et les nôtres ne coopèrent pas de toutes façons.

M. CANNON: Supposons que la province d'Ontario ait un commissaire qui travaille à la colonisation de certaines régions d'Ontario tandis que le département à Ottawa ait un fonctionnaire affecté à la même tâche pour les province de l'Ouest. Comment ces deux fonctionnaires combineraient-ils leurs efforts?

L'hon. M. CALDER: Quelques provinces ont des agents qui font un travail de propagande et de publicité, et ils en ont parfaitement le droit. Rien dans nos lois fédérales ne saurait les en empêcher. Seulement, nous avons le droit de décider au port d'entrée si les personnes qui sont sollicitées de venir en Canada pourront y être admises. (Le paragraphe est adopté.)

Sur l'article 7 (conseil d'enquête.)

M. JACOBS: L'article stipule "pour l'expédition sommaire de tous les cas d'immigrants." Je suppose qu'on pourrait toujous en appeler au ministre?

L'hon. M. CALDER: Oui.

M. McKENZIE: Qu'arrive-t-il si le conseil d'enquête n'est pas en nombre suffisant?

L'hon. M. CALDER: Cela est prévu par l'article suivant, je crois.

(L'article est adopté.)

Sur l'article 8 (préposé d'immigration exerçant les pouvoirs du conseil d'enquête.)

M. McKENZIE: Le port d'entrée où je demeure est très important, mais nous n'avons là que deux fonctionnaires qui s'occupent d'immigration.

L'hon. M. CALDER: Cela est prévu par l'article 22, paragraphe "l".

Quand il n'y a pas de conseil d'enquête au port d'entrée ou à un port voisin où la personne détenue en vertu de cette loi peut être convenablement conduite, ou à qui on pourrait sou-

mettre un cas pour une décision équitable, alors le préposé de l'immigration exercera les pouvoirs, et le reste.

M. McKENZIE: Est-ce l'ancien article?

L'hon. M. CALDER: Oui, c'est le premier paragraphe de l'article 22, tel qu'on le trouve aujourd'hui dans la loi.

(L'article est adopté.)

Sur l'article 9 (inspection des immigrants).

M. McKENZIE: J'approuve cordialement cette disposition et j'espère que l'inspection sera faite avec tout le soin possible pour empêcher beaucoup d'ennuis de ce côté-ci de l'océan.

L'hon. M. BELAND: Très bien.

L'hon. M. CALDER: Je ne veux pas que la Chambre se méprenne sur le sens de cet article. Le département a reçu beaucoup d'avis à ce sujet et l'on a dit en comité que nous devrions nous assurer de l'inspection de tous les immigrants avant leur admission sur le paquebot. Tel n'est pas le but de cet article. Il stipule que nous pouvons faire des réglements pour l'inspection, nous pouvons le faire si nous le jugeons à propos. Le comité comprendra, j'en suis sûr, les difficultés auxquelles nous nous heurterions. Transportons-nous à un temps normal, disons dans cinq ans d'ici, tout allant bien, le pays grandissant et prospérant. Nous faisons une propagande en faveur de l'immigration dans nombre de pays. Qu'arriverait-il si nous voulions faire une inspection médicale dans le pays même de ces étrangers que nous sollicitons. Ce serait un problème très difficile et nous nous exposerions à de fortes dépenses.

Nous pourrions trouver bon, cependant, à certains ports d'entrée d'où les immigrants viendraient en grande partie, d'avoir des inspecteurs médicaux qui s'assureraient que l'inspection est convenablement faite par les autorités des paquebots, et pour la Grande-Bretagne, par les fonctionnaires du ministre du Commerce à qui les lois anglaises ont imposé certaines responsabilités à cet égard.

Nous avons l'intention de faire faire une partie de cette inspection de l'autre côté et à bord des navires. Cependant, je ne veux pas que le comité crût qu'à l'avenir chaque immigrant subira un examen médical avant de s'embarquer, parce que certaines enquêtes m'ont démontré que cette formalité coûterait très cher au pays.

D'un autre côté la loi, dans sa forme actuelle et telle que modifiée par le présent bill, jette sur la compagnie même de transport qui nous amène ces immigrants toute la responsabilité de déterminer s'ils ont le degré voulu de développement physique et mental. Pour ma part, nonobstant les arguments contraires, je suis convaincu que cette responsabilité est bien là à sa place. Il nous faut obliger ces compagnies de transport, avec leurs médecins, de continuer ces examens comme par le passé. Je sais parfaitement qu'il y a deux côtés à cette question, mais à juger d'après tous les renseignements que j'ai pu obtenir dans mon étude du sujet, je crois que le moyen le plus sûr, le plus sage et le plus économique sera de laisser à la loi, dans ses grandes lignes, sa forme actuelle; l'application n'en sera que meilleure.

M. McKENZIE: Je n'aime pas à dire qu'il faudrait spécifier certains endroits d'où les gens qui émigrent au Canada devront partir; mais, cependant, ils n'en souffriraient pas énormément, ce me semble, si nous les obligions à partir de certains ports d'Europe et leur faisions subir un examen à ces ports. Les immigrants seraient tenus de se rendre à ces endroits par voie ferrée ou autrement, subir l'examen et recevoir le certificat voulu qui leur permettrait de partir pour le Canada. Les médecins et les examinateurs sont humains comme tout le monde, et je m'imagine bien qu'étant médecin dans un bureau d'Halifax et voyant devant moi un individu qui a payé son passage et est arrivé au Canada, mon attitude à son égard ne serait pas la même que si cet homme se trouvait dans sa ville natal ou dans son propre pays d'Europe. Je me dirais: ce jeune homme a traversé l'océan pour venir au Canada; après tout, l'affaire s'arrangera; ce serait bien décourageant pour lui de le renvoyer dans son pays. Voilà le côté humain; vous ne pouvez empêcher de tels sentiments chez les médecins, car nous sommes tous humains; Dieu merci, nous avons tous, tant que nous sommes, un fonds de tendresse. Je veux donc mettre nos agents à l'abri de cette sentimentalité pour qu'en face d'un homme qui est chez lui, dans son propre pays, ils sauront lui dire froidement: Vous perdez votre temps à vouloir entrer au Canada, car vous n'êtes pas de ceux que nous désirons; vous devez rester chez vous. Mais en même temps je ne veux pas le moins du monde diminuer la responsabilité que nous jetons sur les compagnies de transport qui nous amènent ces immigrants. Lorsque j'insiste sur l'opportunité d'examiner les immigrants et leur émettre des certificats

avant leur départ, je le fais parce qu'à mon sens ce procédé constitue une précaution additionnelle, une précaution qui est prise dès le début, alors qu'aucune responsabilité ne s'y rattache.

(L'article est adopté.)

Sur l'article 10 (examen des passagers par un médecin).

M. JACOBS: Ces médecins examinateurs vont-il faire les examens de notre côté de l'Atlantique où dans les ports d'Europe qui constitueront les points de départ des immigrants?

L'hon. M. CALDER: Cet article traite des médecins de notre côté.

M. STEELE: Le sujet de cet article est un des plus importants qui relèvent du ministère de l'Immigration, c'est-à-dire, l'examen des immigrants par un médecin. A titre de preuve je veux signaler ce qui s'est fait dans le passé; comme exemple de la manière dont nous avons procédé dans toute cette affaire de l'immigration depuis des années, je veux citer un seul fait au comité; il sera suffisant. En Ontario, des 1,451 patients admis dans les asiles d'aliénés, dans le cours de 1914, 545, soit 37½ p. 100 étaient nés en dehors du Canada. Voilà un fardeau bien lourd pour notre pays.

M. JACOBS: Est-ce que l'honorable député est en mesure de nous dire quelle proportion de la population de l'Ontario est née en dehors du Canada?

M. STEELE: Je ne saurais fournir ce renseignement à mon honorable collègue. Nos agences d'immigration au Canada avaient admis jusqu'en 1914, 545 personnes qui, dans le cours d'une seule année, ont été placées dans les asiles d'aliénés en Ontario. Je n'ai pas les chiffres voulus pour m'apprendre quel nombre de pareilles gens avaient été admis dans les autres provinces. Mais on constatera qu'un grand nombre de ces individus sont internés dans nos hôpitaux de fous, par tout le pays. C'est là un fardeau, qui durera encore des années et qui s'accroîtra au Canada, car nous savons que ces fous, lorsqu'ils ne sont pas internés dans un établissement, se multiplient très rapidement: les statistiques démontrent qu'environ 80 p. 100 de leur progéniture souffre d'idiotie. Quand donc on exige des immigrants des justifications, comme celles dont on a parlé, quand on les refuse pour défaut d'instruction, ou à cause de leur origine ou de leur condition, il ne faut pas oublier que dans chacune des classes admises sur le territoire en vertu de la loi, il peut se rencontrer des immigrants qui, à titre individuel, puissent justifier leur entrée, mais dont la progéniture sera composée de sujets nuisibles.

L'état mental des parents dérive alors si peu de la normale qu'il est très difficile de le constater. Si les parents sont admis, il se pourra que la progéniture soit de la classe des pauvres d'esprit: elle sera alors à la charge du pays pour plusieurs années. C'est pourquoi il est très important, je pense, de faire avec plus de soin l'examen médical de nos immigrants. Je n'ai aucun doute que le ministre aperçoit cette importance. Nous n'ignorons pas, je pense, que les examens médicaux ont été très peu serrés dans le passé, et cela pour certaines raisons dont la principale fut l'incompétence des fonctionnaires désignés pour ce travail. Seuls les médecins qui ont eu une formation spéciale sont capables de découvrir la faiblesse d'esprit.

Voilà pourquoi il nous faut, à mon avis, des experts pour ce travail. Bien que leurs appointement puissent coûter beaucoup au pays, celui-ci retirerait par contre un avantage immense de l'exclusion de cette catégorie des faibles d'esprit. Voici un fait qui le démontre. Des immigrants qui voulurent débarquer à New-York durant les années qui précédèrent la guerre, quatre sur mille furent jugés faibles d'esprit et refusés. Si la même proportion existait quant à nos quatre cent mille immigrants venus en Canada chaque année avant la guerre, cela voudrait dire que 1,600 faibles d'esprit cherchaient à être admis en Canada chaque année. Nous avons été loin de refuser un tel nombre. La plupart d'entre eux sont au pays aujourd'hui; ils accroissent le nombre de nos faibles d'esprit. Cela se voit dans chaque municipalité, d'un bout du Canada à l'autre. Je presserais le ministre de faire un suprême effort pour obtenir que nos immigrants soient entièrement examinés sur leur état mental. Peu importe l'endroit, il suffit d'avoir des médecins compétents.

M. THOMPSON (Yukon): Je tiens à appuyer les observations de mon honorable ami. C'est peut-être là, à mon avis, l'article le plus important du projet de loi car il traite de la santé des gens qui viendront à l'avenir dans notre pays. Les chiffres et les proportions qui viennent d'être cités sont, sans doute, d'une exactitude absolue. Si l'on faisait le compte des internés des hôpitaux et des hospices de fous en Canada, nul doute que la même situation serait révélée, c'est-à-dire qu'une très large proportion des internés seraient notés d'origine

étrangère. Il est excessivement difficile de découvrir l'inaptitude mentale sur le navire ou le quai, à mesure que ces gens arrivent. L'exécution convenable de ce travail exige chez le médecin une expérience et une aptitude très vastes.

Je presserais le ministre de choisir pour cela comme fonctionnaires médicaux ceux qui ont eu la pratique de cette branche particulière de leur profession. S'il agit ainsi, je puis l'assurer que le pays sera amplement remboursé par les services de ces fonctionnaires, quel qu'en soit le coût. Trop souvent, dans le passé, des fonctionnaires médicaux ont été choisis et en cela les deux partis furent coupables—plus pour leurs affiliations politiques que pour leur aptitude à remplir leurs fonctions. Je le répète, ce travail particulier réclame une expérience et une compétence très vastes. Mais le fonctionnaire devra avoir une autre aptitude: il devra être spécialiste en maladies vénériennes.

Ces maladies ont été importées en notre pays dans le passé et le seront sans aucun doute dans l'avenir. La profession médicale obtient chaque jour de nouvelles données sur ces maladies. Des fonctionnaires médicaux compétents à nos ports pourraient éviter l'entrée d'un chiffre considérable de ces immigrants. C'est là une partie très importante du travail. De nouveau, je tiens à pénétrer le ministre de la nécessité de choisir pour cela des médecins d'une haute compétence.

Une autre maladie contre laquelle nous devrions nous prémunir, c'est la tuberculose pulmonaire, appelée vulgairement consomption. Il existe, pour le traitement de cette maladie, une série de maisons de santé à travers le Canada, de l'île du Prince-Edouard à Vancouver.

J'ai connaissance de ce travail particulier; je suis allé dans la plupart, pour ne pas dire tous les sanatoria du Canada.

M. JACOBS: Comme visiteur.

M. THOMPSON (Yukon): Oui, heureusement, et l'une des impressions que j'ai eues en conversant avec les malades en traitement dans ces institutions est que beaucoup d'entre eux, étaient des étrangers. On renverrait beaucoup d'immigrants tuberculeux à leur arrivée au port, si l'on avait des médecins compétents pour les examiner. C'est une autre raison pour laquelle nous devrions avoir des praticiens capables aux ports de mer où ces gens débarquent.

Mon honorable ami a aussi parlé de trachome, une maladie des yeux, qui n'est peut-être pas aussi difficile à découvrir qu'une maladie de poumons naissante, ou une maladie vénérienne ou une défectuosité mentale, mais qui demande cependant, une certaine habileté. Je suis sûr que si le ministre confie cette tâche à des médecins renseignés, notre pays aura un plus bel avenir devant lui, au point de vue de l'immigration.

(L'article est adopté.)

Sur l'article 11 (pas de congé si la loi n'est pas observée, mais le dépôt peut être accordé.)

M. McKENZIE: Il y a un mot dans cet article qui, je crois, n'est pas bien choisi. Il n'existe pas de consignataire d'un navire. Il y a le consignataire de la cargaison, mais vous n'entendez jamais dire qu'un vaisseau est consigné. Je crois qu'il vaudrait mieux employer le mot "affreteur" que "consignataire". L'article se lirait donc ainsi: Nul navire ne doit obtenir congé, si le capitaine, l'agent, le propriétaire ou l'affréteur contrevient, ou refuse, ou néglige de se conformer à l'une des dispositions de la présente loi". Je suis assez bien au courant des affaires maritimes et je n'ai jamais entendu parler d'un "consignataire de navire".

L'hon. M. CALDER: L'expression consignataire n'est peut-être pas applicable ; j'avoue que je ne suis pas très au courant des expressions maritimes. Je pense que l'on pourrait mettre "propriétaire ou affréteur."

M. ELKIN: Je ne pense pas que l'objection de l'honorable député soit bien fondée. Il y a un consignataire de ce côté-ci de l'océan ou bien de l'autre côté, suivant le cas. Le propriétaire ou l'affréteur a toujours un agent au port d'arrivée et, je crois, par conséquent, que l'expression peut être employée dans la circonstance.

M. McKENZIE: Evidemment, je respecte l'opinion de mon honorable ami qui vient du petit port de Saint-Jean, où de temps en temps, il vient un navire. Mais je me vante de connaître assez bien le droit maritime et mon honorable ami pourra chercher en vain, dans n'importe quel ouvrage, traitant de questions maritimes, l'expression "consignataire de navire". Cependant, si le ministre croit que cela ne créera pas de difficulté, je n'insiste pas. Mais le mot "affréteur" est l'expression qu'il convient d'employer.

L'hon. M. CALDER: Nous pouvons inclure les deux.

M. McKENZIE: Très bien.

L'hon. M. CALDER: Je propose que l'on ajoute le mot "affréteur" au mot "consignataire" à la quatrième ligne de l'article 11.

(La proposition est adoptée.)

L'article ainsi modifié est adopté.

Sur le 4e paragraphe, de l'article 12 (Peine pour amener, débarquer, héberger ou cacher des immigrants prohibés.)

L'hon. M. CALDER: Afin de mettre tous les articles semblables, je propose que le mot "affréteur" soit ajouté au mot "propriétaire", à la quatrième ligne du 4e paragraphe.

(La motion est adoptée.)

L'article ainsi modifié est adopté.

Sur le 6e paragraphe de l'article 12 (dépôt d'argent à titre de garantie que l'immigrant refusé quittera à l'époque fixée).

M. JACOBS: Quelle est la différence avec la loi actuelle ?

L'hon. M. CALDER: D'après l'ancienne loi, on prenait un bon de garantie. On propose maintenant un dépôt en argent comme garantie du départ à l'époque fixée.

M. JACOBS: Vous supprimez complètement le bon de garantie ?

L'hon. M. CALDER: Non. On ne le supprime pas. On exige un dépôt en argent au lieu du bon, si on le juge à propos.

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

Reprise de la séance.

M. CROWE: Le ministre a-t-il l'intention d'insérer un ou plusieurs articles, concernant l'immigration chinoise et japonaise. Si je comprends, il existe un arrangement avec le gouvernement japonais, concernant l'administration d'un certain nombre d'ouvriers japonais au Canada, et il y a une loi distincte relativement aux immigrants chinois.

La question de l'immigration chinoise et japonaise devrait être réglée dans cette loi. Il faudrait tout codifier dans un seul texte. Cela nous faciliterait l'étude de la question.

L'hon. M. CALDER: Je ne suis guère en mesure de répondre à la question pour le moment. L'autre jour, j'ai dit qu'il serait utile d'abolir la taxe de capitation.

Le cas échéant, il faudrait apporter nombre de modifications à la loi de l'immigration chinoise; seulement, tant que je n'aurai pas eu le temps d'étudier la question, je ne suis pas en mesure de faire de déclaration au comité. Quant à l'immigration japonaise, je ne pense pas qu'il faille adopter de loi spéciale. Le Gouvernement n'a pas l'intention d'apporter de modification à la loi en vigueur depuis quelques années.

Sur l'article 14 (devoir des officiers et fonctionnaires municipaux de porter plainte au ministre concernant les immigrants non désirables).

L'hon. M. CALDER: Le loi existante, dans sa teneur et ses amendements, statue sur certaines classes interdites. L'article à l'étude décrète que, si des immigrants de ces classes arrivent au Canada et que les fonctionnaires municipaux en sont informés, ils doivent transmettre ce renseignement au département.

M. JACOBS: Cet article, paraît-il, fait au secrétaire de la municipalité un devoir d'informer le département de la présence de ces immigrants dans la municipalité.

L'hon. M. CALDER: Il en a toujours été ainsi.

M. JACOBS: Quelle est la nature de la modification?

L'hon. M. CALDER: Etant donné que nous avons apporté certaines modifications à la loi, en ce qui concerne certaines classes interdites, il faut insérer ces modifications dans cet article.

M. JACOBS: Quelle est la peine décrétée pour l'infraction de cette disposition?

L'hon. M. CALDER: Il sera prescrit, je suppose, dans le Code criminel que, lorsque la loi oblige un fonctionnaire à poser tel ou tel acte et qu'il néglige de le faire, il est passible de la peine générale qui fut décrétée. Lorsqu'un statut provincial attribue une fonction à un fonctionnaire et que celui-ci néglige de s'en acquitter, il est passible de la peine décrétée par la loi générale.

M. McMASTER: Je ferai observer au ministre que, dans une grande ville, il est difficile que le greffier de la ville ou le secrétaire de la municipalité en sache quelque chose.

L'hon. M. CALDER: Il ne s'agit que d'un fait dont il est informé.

(L'article est adopté).

Sur l'article 15 (arrestation ou poursuite d'une personne refusée ou rapatriée qui revient ou reste en Canada, sauf le cas d'incapacité de se conformer aux exigences pécuniaires prescrites).

M. McMASTER: Quels sont les règlements établis en vertu de la loi des mesures de guerre en pareille matière?

L'hon. M. CALDER: Depuis la signature de l'armistice, il a été rendu un décret du conseil en vertu de la loi des mesures de guerre prescrivant le rapatriement de ceux qui étaient internés à cette époque.

M. McKENZIE: Dans notre partie du pays nombre de citoyens ont été internés sans raisons bien valables, tout simplement parce qu'ils étaient originaires de certain pays étranger ennemi. Je ne sache pas qu'il existe contre eux d'autre preuve que celle-là. Avant qu'on ne renvoie dans leur pays les gens de cette classe, il faudrait les mettre en lieu de rendre témoignage sur leur conduite, ou bien il faudrait ouvrir une enquête ou une instruction. En justice pour nous-mêmes et pour eux, il faudrait obtenir une preuve motivant les raisons de leur rapatriement.

L'hon. M. CALDER: Voici le texte de ce décret du conseil. La partie relative à l'application du décret est ainsi conçue:

> Le ministre est d'avis qu'il importe que tous les prisonniers de nationalité étrangère ennemie internés qu'on peut tenir pour dangereux, hostiles ou non désirables, soient renvoyés dans leur pays à aussi bref délai que possible et il propose en conséquence qu'il soit décrété sous l'autorité de la loi des Mesures de guerre de 1914 que le ministre de la Justice soit autorisé à ordonner l'expulsion ou le renvoi immédiat du Canada, dans le but de leur rapatriement, de tous les étrangers de nationalité ennemie qu'il peut considérer dangereux, hostiles ou non désirables, résidant en Canada. Et l'ordre ainsi donné par le ministre de la Justice sous sa signature constituera une autorisation suffisante pour l'objet ci-dessus énoncé.

On remarquera que ce décret ne s'applique qu'à ceux qui se trouvaient dans les camps d'internement à la signature de l'armistice et non pas à ceux qui avaient été internés antérieurement. En vertu de ce décret du conseil, paraît-il, une centaine de ceux qui avaient été internés ont été renvoyés dans leur pays et l'on prend les mesures voulues pour le rapatriement d'autres internés, avec toute la rapidité possible. On peut supposer que ceux qui étaient internés ou se trouvaient dans les camps d'internement au moment de l'armistice peuvent être considérés comme dangereux et inacceptables.

Au début de la guerre, comme je l'ai expliqué hier, un grand nombre de gens ont été internés pour d'autres raisons que celle d'être ennemis et dangereux. Ils ont été libérés sur parole depuis longtemps, et cet article s'applique seulement à ceux qu'on déportera effectivement par arrêté du conseil et non à ceux qui furent internés au commencement de la guerre.

M. McMASTER: Cela s'applique-t-il seulement à ceux qui sont dangereux et hostiles?

L'hon. M. CALDER: Oui.

M. McKENZIE: C'est réellement ce que j'essayais d'établir. Le ministre est avocat et sait que lorsque nous parlons d'en appeler à un tribunal—le ministre de la Justice est le tribunal dans ce cas—pour lui signaler qu'il existe un tel état de choses, cela implique qu'il y a eu enquête et que la décision est basée sur la constatation de faits régulièrement présentés. C'est justement ce que je disais—le ministre de la Justice devrait être mis en possession de faits parfaitement reconnus pour prendre une décision; on ne doit pas se contenter de ouï-dire. Si le ministre de la Justice, après une enquête sérieuse, alors qu'on lui a soumis des faits authentiques, prend une décision, je n'ai rien de plus à dire.

(L'article est adopté.)

Sur l'article 17 (coût du rapatriement après cinq ans).

M. McMASTER: Dois-je comprendre que le sens de cet article est qu'après qu'un immigrant est demeuré dans ce pays pendant cinq ans et a ensuite des difficultés avec l'autorité, la compagnie de transport qui l'a amené recevra l'ordre de le ramener chez lui à ses frais? Je ne sais pas ce que dit la loi maintenant, mais c'est une disposition très sévère et très onéreuse à imposer à une compagnie. Elle peut amener, par exemple, un Suédois qui paraît très inoffensif, qui se conduit bien pendant cinq ans et qui peut tomber peut-être dans une mauvaise compagnie et avoir des difficultés. Alors, la compagnie de transport est obligée de le renvoyer d'où il vient. Nous devrions essayer d'être justes envers tous les intéressés, et je voudrais entendre le ministre présenter la défense d'une mesure aussi sévère que celle-là. Je vois un sourire sur le visage du ministre, et je comprends que dans son for intérieur, il est de mon avis.

L'hon. M. CALDER: Je crains que l'honorable député ait fait une fausse conjecture. En réalité, la loi est ainsi depuis de nombreuses années, mais ce que nous proposons de faire débarrassera les compagnies de quelques-unes des responsabilités qui leur ont été imposées dans le passé. Autrefois, si une de ces compagnies de

transport amenait au Canada quelque individu de ces classes défendues, elle était passible de payer toutes les dépenses relatives au transport, en tout temps, pendant une durée de trois ans, mais en vertu de ce bill, la période est portée à cinq ans. Il y a, toutefois, cette différence que si l'article prévoyant la déportation ne s'applique pas avant la période de cinq ans, on laisse au ministre le soin de décider si le coût de la déportation de la personne doit être payé par le département ou par la compagnie de transport. Jusqu'à maintenant, la compagnie de transport a toujours payé, mais nous pensons qu'il y a des cas où le Gouvernement devrait payer. Aux Etats-Unis, il y a eu pendant des années une loi analogue à celle-ci, imposant la responsabilité aux compagnies de transport.

M. McMASTER: Je peux avoir une idée fausse du sens de l'article, mais tel que je le comprends, il s'appliquerait à un cas comme celui-ci: Un homme arrive au Canada et se conduit comme un bon citoyen pendant une période de quatre ou cinq ans, et ensuite il s'écarte de la droite ligne et il a des difficultés. Dans ce cas, on demande à la compagnie de le ramener à ses frais dans son pays d'origine. Si c'est ce que dit la loi, il me semble qu'elle est absolument injuste, qu'elle ait été ou non dans nos statuts ou dans les statuts des Etats-Unis pendant un très grand nombre d'années.

L'hon. M. CALDER: Ce n'est pas absolument un cas où il s'agisse de mal tourner. Si un homme vient dans ce pays et qu'après son arrivée il commette un crime —un vol, un meurtre, ou tout autre crime de ce genre—ce n'est pas un motif de déportation.

M. McMASTER: Alors, j'ai mal compris l'article.

L'hon. M. CALDER: Si un individu entre au Canada et qu'un an après il devienne fou, c'est un motif qui justifie la déportation, et nous rejetons sur la compagnie la responsabilité de renvoyer l'homme dans son pays d'origine. Je n'ai entendu aucune plainte de ces compagnies de transport à propos d'une seule de ces dispositions.. Le bill imprimé est entre les mains des compagnies depuis des semaines et je n'ai pas reçu d'elles la moindre plainte au sujet de cette disposition.

Nous pouvons donc tenir pour acquis qu'elles sont parfaitement satisfaites de la teneur de l'article.

(L'article est adopté).

Sur l'article 20 (peine imposée à compagnie de transport pour les immigrants prohibés).

M. SINCLAIR (Guysborough): Est-ce un nouvel article?

L'hon. M. CALDER: Oui. C'est-à-dire que nous rejetons sur les compagnies de transport toutes les responsabilités au cas où elles amèneraient au pays des immigrants appartenant aux trois catégories prohibées. Si elles en amènent, elles se rendent passibles des peines édictées en ces divers articles. Sous le régime des dispositions de la loi, nous décrétons que l'entrée du Canada sera fermée à certaines catégories d'immigrants et nous rejetons sur les épaules des compagnies de transport la responsabilité de voir à ce qu'elles n'amènent pas d'immigrants de ces catégories au pays. Si elles le font, elles seront responsables de tout ce qui pourra survenir sous le régime de la présente disposition.

M. McMASTER: Examinons d'abord le texte de la loi. Elle renferme certaines expressions que les profanes auront passablement de la difficulté à comprendre.

M. SINCLAIR (Guysborough): Je suis d'avis que si nous posons des conditions trop onéreuses les compagnies maritimes finiront par refuser absolument de s'occuper du transport des immigrants. Il y a une limite que nous ne devons pas dépasser, si nous voulons que les compagnies maritimes nous amènent des immigrants des pays d'outre-mer. Le présent article comporte que les immigrants devraient être soumis à un examen médical de l'autre côté.

L'hon. M. CALDER: C'est ce qui se fait à l'heure qu'il est.

M. SINCLAIR (Guysborough): Ont-ils quelque chose à payer?

L'hon. M. CALDER: Oui.

M. SINCLAIR (Guysborough): Monsieur le président, c'est la seule question qui m'intéresse. Les compagnies de transport, à mon sens, se trouvent bien de ce trafic d'immigrants, à condition qu'elles en amènent un grand nombre au pays. Cependant, d'un autre côté, nous devons soigneusement nous garder de leur imposer des conditions trop onéreuses, car elles pourraient fort bien refuser un de ces jours de transporter des immigrants à moins qu'on ne leur permette d'augmenter leurs tarifs.

L'hon. M. CALDER: En réalité, les compagnies maritimes, qui s'occupent du trans-

port des immigrants obligent ceux-ci à subir un examen médical au port d'embarquement, et en sus, elles ont des médecins à bord de tous les navires affectés à ce service. Le département du commerce britannique emploie également un nombreux personnel afin de prévenir l'embarquement d'une certaine catégorie d'immigrants. Les mêmes précautions sont prises aux Etats-Unis et, je le suppose, dans tous les autres pays. Les compagnies de transport sont habituées à la mise en vigueur de ces lois; il n'y a donc pas de raison au monde pour que le présent projet de loi ne renferme pas des dispositions identiques.

(L'article est adopté).

Sur l'article 22 (devoir de la compagnie de transport ou du capitaine de délivrer liste des marins ou employés à bord du navire et liste de l'équipage et autres, au départ, et noms des personnes congédiées et des déserteurs.—Peine).

M. McMASTER: L'article renferme-t-il de nouvelles dispositions?

L'hon. M. CALDER: L'article renferme plusieurs dispositions nouvelles. Le but que nous visons, c'est d'exercer un contrôle sévère sur les marins. La loi actuelle renferme certaines dispositions à ce sujet, mais elles ne sont pas assez complètes. Relativement aux marins, nous sommes d'avis que le département devrait avoir des renseignements complets sur ceux qui arrivent à bord d'un navire, ceux qui restent au pays et ceux qui s'en retournent.

M. DUFF: Est-ce qu'il s'agit des marins canadiens ou des marins étrangers?

L'hon. M. CALDER: Tous les marins, quels qu'ils soient.

M. DUFF: Supposons qu'un navire quitte un port de la Nouvelle-Ecosse à destination de l'Amérique du Sud; au retour, l'équipage ne pourait être libéré sans que le capitaine se rende aux bureaux d'immigration et satisfasse aux dispositions de cet article du projet?

L'hon. M. CALDER: Tous les membres de l'équipage doivent se soumettre à l'examen. Nous ne pouvons prendre de risque quant à savoir exactement si c'est le même équipage qui est revenu avec le navire. Lorsque ce navire fait escale à un port canadien, nous devons savoir quels sont les marins qui débarquent et quels sont ceux qui continuent le voyage; nous décrétons donc que les marins qui débarquent doivent subir l'examen. Voilà l'unique objet de cet article.

M. McKENZIE: Ordinairement, les capitaines des navires marchands croient, et c'est tout naturel, qu'ils ont rempli tous leurs devoirs du moment qu'ils se sont conformés aux dispositions de la loi de la marine marchande. Il arrive souvent que des capitaines commettent sans le vouloir des infractions aux dispositions de la loi sur l'immigration. Supposons le cas d'un capitaine au long cours qui est deux ou trois ans absent du pays. A son départ, cette loi n'était pas en vigueur; si toutefois, à son retour en Canada, il se conforme autant que possible aux dispositions de la loi de la marine marchande, c'est là la meilleure preuve qu'il agit de bonne foi.

Je suis d'avis que le département de l'Immigration devrait s'entendre avec le ministère de la marine afin d'ajouter la loi d'immigration comme supplément à la loi de la marine marchande, ou adopter toute autre mesure au goût du ministre pour que les capitaines de navires marchands soient mis au courant des dispositions que renferme la loi.

L'hon. M. CALDER: L'idée est bonne assurément. Nous pourrions, je crois, faire imprimer, pour la gouverne des patrons de navires, ces articles qui, dans la loi de l'immigration, les concernent tout particulièrement, avec quelques notes explicatives. Quoi qu'il en soit, mon honorable ami peut se tenir pour assuré qu'il sera tenu compte de sa proposition. Nous verrons donc à arranger les choses pour que les propriétaires et les patrons des navires soient prévenus de ces dispositions et ne puissent prétexter ignorance de la loi.

M. DUFF: Est-ce l'intention du ministre de placer des agents d'immigration à ceux des ports canadiens où il n'y en a pas dans le moment?

L'hon. M. CALDER: L'article 8 prescrit que dans le cas d'un port d'entrée où il n'y a pas d'agent d'immigration, le directeur de la douane locale ou tout agent de douane qu'il aura désigné sera, ex officio, agent de l'immigration. Si donc nous n'avons pas d'agent d'immigration dans un port quelconque, l'agent douanier en fait les fonctions.

M. SINCLAIR (Guysborough): Cela s'applique-t-il au commerce côtier? Le paragraphe 2 semble faire défense au capitaine de congédier un officier ou un douanier à quelque port d'entrée. Ce serait, il me semble, une règle très embarrassante dans le cas de notre commerce côtier; je veux dire s'il faut que le capitaine d'un navire voya-

geant d'un port canadien à un autre fasse monter à son bord un agent d'immigration pour pouvoir congédier quelqu'un de son équipage quand il arrive au port. C'est une disposition nouvelle et, si le ministre n'y a pas suffisamment pris garde, je le prierais d'y donner son attention. Je veux parler du paragraphe 2 de l'article 22.

L'hon. M. CALDER: L'ensemble de la loi, qui contient bon nombre de dispositions de cette nature, n'est applicable qu'aux vaisseaux qui amènent du dehors des immigrants dans le pays, et jamais on ne l'a interprété dans le sens qu'indique l'honorable député.

M. DUFF: Cet article est tout à fait clair: il signifie que nul marin ne peut être congédié d'un navire dans un port du Canada sans que le capitaine aille en obtenir le permis d'un agent d'immigration.

Dans le cas de bâtiments côtiers, cela est ridicule. Je m'explique que, pour les marins étrangers qui viennent au Canada, le capitaine doive rapporter la chose à l'agent, mais il n'existe aucune raison pour qu'un marin ne soit pas congédié à son arrivée au Canada, quand il y revient d'un voyage qu'il aurait fait, par exemple, aux Antilles ou dans l'Amérique du Sud.

L'hon. M. CALDER: Si l'honorable député veut bien se reporter aux dernières lignes du paragraphe 3, il y verra ce qui suit:

Néanmoins, le présent article ne s'applique pas aux citoyens canadiens ni aux personnes domiciliées en Canada.

Parce qu'un navire part pour l'Amérique du Sud et ramène des marins qui désirent débarquer au Canada, va-t-on supposer que ce sont des citoyens canadiens? Il nous est impossible de prendre pour accordé qu'étant marin et à bord d'un bateau, un individu est nécessairement citoyen canadien. Un examen, par conséquent, s'impose, et la personne compétente à faire cet examen, c'est l'agent d'immigration.

M. DUFF: Ce n'est pas ce que j'ai voulu dire. Quand un particulier s'engage comme marin, il signe au registre où sont entrés son nom, le lieu de sa naissance, celui de son domicile et d'autres détails. Quand le vaisseau à bord duquel il s'est ainsi engagé revient avec le même équipage et passe à la douane, le capitaine devrait ne pas avoir besoin de se présenter devant l'agent d'immigration si tous sont des citoyens canadiens. Si, par contre, la maladie oblige un marin à descendre, par exemple, à Buenos-Ayres ou autre port de l'Amérique du Sud et qu'il faille le remplacer par un autre, alors le capitaine doit, dès qu'il arrive à sa destination au Canada, faire savoir à l'agent d'immigration qu'il a à bord un marin étranger; mais, dans le cas de marins canadiens, le congédiement devrait pouvoir se faire sans cela.

M. SINCLAIR (Guysborough): Je crois que l'article mentionné par le ministre résout cette question. Je ne l'avais pas vu avant la remarque que j'ai faite tantôt.

(L'article est adopté.)

Sur l'article 23 (officier à bord des navires d'immigrants).

M. JACOBS: Je suppose que le mot "officier" comprend les femmes comme les hommes?

L'hon. M. CALDER: Absolument.

(L'article est adopté.)

Sur l'article 24 (sous-ministre).

M. SINCLAIR (Guysborough): Y aura-t-il après cela un surintendant de l'immigration?

L'hon. M. CALDER: On a réorganisé le ministère en le dotant d'un sous-ministre, et M. Scott, qui était surintendant de l'immigration, agit comme sous-ministre adjoint, et il garde le titre de surintendant de l'immigration, mais le sous-ministre remplit, de fait, les devoirs administratifs qu'il remplissait auparavant.

(L'article est adopté.)

Sur l'article 2, paragraphe 2 (catégories d'immigrants prohibées).

M. NICHOLSON (Algoma): D'après ce sous-article, sera-t-il permis aux officiers accrédités d'unions ouvrières reconnues, et venant des Etats-Unis, d'Angleterre, d'Ecosse, ou d'Irlande ou de tout autre pays, d'entrer au Canada? Sera-t-il permis, par exemple, à des hommes comme Samuel Gompers et Arthur Henderson d'y entrer?

L'hon. M. CALDER: Je ne crois pas qu'il y ait jamais eu ou qu'il doive jamais y avoir de difficulté à ce sujet, car on voyage constamment entre les Etats-Unis et le Canada.

M. JACOBS: Hier soir j'ai demandé que l'énumération des diverses classes mentionnées dans ce sous-article fût biffée et remplacée par les mots que voici:

Et toute personne entrant au Canada pour y exercer sa profession respective.

Je crois que ce serait plus complet. Comme je l'ai fait remarquer hier soir, il est possible que nous ayons oublié certaines professions; en adoptant la proposition que je fais maintenant, nous rendrions probablement l'article plus clair.

L'hon. M. CALDER: D'après ce que me disent les fonctionnaires du ministère, si cette proposition était adoptée nous aurions peut-être beaucoup de trouble par rapport à plusieurs classes, et voilà pourquoi je ne suis pas prêt à accepter la proposition d'amendement. La loi comprend, depuis plusieurs années, une disposition dans ce même sens, et les fonctionnaires me disent que nous ne devrions pas ouvrir nos portes comme on nous suggère de le faire.

M. JACOBS: D'après cet article, un juge, un ministre ou un fonctionnaire comme le secrétaire du ministère de l'Intérieur, par exemple, ne pourrait pas revenir des Etats-Unis.

L'hon. M. CALDER: Il le pourrait.

M. JACOBS: Je suis heureux d'apprendre que ceux-là, au moins, ne se verront pas fermer la porte au nez.

(Le paragraphe est adopté, ainsi que l'article.)

Sur l'article 3, (catégories prohibées.)

L'hon. M. CALDER: Je propose que l'alinéa "p" paragraphe 6 soit remplacé par ces mots:

Les étrangers de nationalité ennemie ou les personnes qui ont été des étrangers de nationalité ennemie et qui étaient internés, le ou après le onzième jour de novembre mil neuf cent dix-huit dans toute partie des possessions de Sa Majesté ou par tout allié de Sa Majesté.

M. JACOBS: Je ne vois pas là un bien grand changement.

L'hon. M. CALDER: Ce n'est qu'une légère altération du texte.

(L'amendement est adopté.)

L'hon. M. CALDER: Je propose que l'alinéa "r" soit remplacé par ces mots:

Les personnes jugées coupables de haute trahison ou de trahison pour un délit se rattachant à la guerre, ou de conspiration contre Sa Majesté, ou d'avoir aidé aux ennemis de Sa Majesté, ou de tout délit semblable contre tout allié de Sa Majesté.

M. JACOBS: C'est bien, mais ne pourrait-on faire encore mieux? Je crois que oui et je propose, à cette fin, que l'on ajoute après le mot ennemis les mots "pendant la guerre."

(Le sous-amendement est adopté, ainsi que l'amendement.)

L'hon. M. CALDER: Je propose que le paragraphe "s" soit remplacé par ces mots:

Les personnes qui, en quelque temps que ce soit, dans un intervalle de dix ans à compter du premier août mil neuf cent quatorze, ont été ou peuvent être expulsées de toute partie des Dominions ou de tout pays allié, à cause de trahison ou de conspiration contre Sa Majesté, ou de toute offense semblable se rattachant à la guerre, contre tout allié de Sa Majesté, ou parce que ces personnes ont été ou peuvent être considérées hostiles ou dangereuses à la cause des alliés, pendant la guerre.

M. JACOBS: Voilà une amélioration considérable, et j'en suis parfaitement satisfait.

(L'amendement est adopté, de même que l'article ainsi modifié.)

L'hon. M. CALDER: Je propose le renvoi de la suite de la discussion.

M. SINCLAIR (Guysborough): Il est dit, dans ce bill ...

M. le PRESIDENT: La motion de l'honorable ministre n'est pas sujette à débat, mais s'il veut la retirer....

(La motion est retirée.)

M. SINCLAIR (Guysborough): Dans le 3e paragraphe de l'article 2, nous prenons les moyens de nous mettre à l'amende, car l'expression "compagnie de transport" signifie et comprend le gouvernement fédéral. Nous ne devrions pas prendre les moyens de nous punir et de nous mettre à l'amende; c'est là une pratique insolite, et de plus, elle ne vaut rien, car si nous payons l'amende, nous retirerons d'une main l'argent que nous aurons remis de l'autre.

L'hon. M. CALDER: L'objet réel de ce paragraphe n'est pas de punir le Gouvernement, mais de punir les fonctionnaires qui ne font pas leur devoir. Le paragraphe 5 de l'article 76 de la loi actuelle, qui doit être interprété conjointement avec celui-ci, dispose que :

Tout devoir imposé sous l'autorité de la présente loi à une compagnie de transport est un devoir incombant à tout directeur, fonctionnaire ou employé de cette compagnie, et tout devoir imposé au capitaine d'un navire est un devoir qui incombe au propriétaire de ce navire.

M. SINCLAIR: Si une amende est imposée, est-elle imposée aux fonctionnaires?

L'hon. M. CALDER: Oui.

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

DISCUSSION D'UN PROJET DE LOI CONCERNANT LES FAILLITES.

La Chambre passe à la discussion, en comité général, sur le projet de loi (bill n° 18), déposé par M. Guthrie (solliciteur général), concernant les faillites.

Sur l'article 6 (biens dévolus au syndic par l'ordonnance de syndic).

M. McKENZIE: Le syndic est une personne importante et il devrait être choisi avec beaucoup de soin. Je voudrais que le ministre explique clairement qu'il n'y aura rien d'imprévu dans la nomination des syndics. Nous devrions avoir l'assurance que ceux-ci seront des hommes probes et capables.

L'hon. M. GUTHRIE (solliciteur-général): Le comité s'est occupé assez longuement de la nomination des syndics, question sur laquelle il y avait des divergences d'opinions parmi des organisations influentes du Canada. On jugeait que l'un des inconvénients de la mise en vigueur de la loi de faillite, de 1875, était que de piètres syndics pouvaient appliquer cette loi. Beaucoup de soin a donc été apporté à la rédaction des articles du présent bill. Les dispositions relatives à la nomination des syndics se trouvent à l'article 14. Les syndics seront nommés par le Gouverneur en conseil, à la demande du secrétaire d'Etat, et il y aura dans tout le Canada, un nombre suffisant de syndics qui auront juridiction dans un territoire déterminé. Ils devront donner des garanties suffisantes de bien accomplir leurs devoirs et de remettre promptement les fonds qu'ils recevront. D'autres prescriptions de la loi ont trait à ces garanties. Lorsque les biens du failli sont considérables, de plus amples garanties peuvent être exigées par une ordonnance rendue à la demande des créanciers. Elles doivent être maintenues jusqu'à l'accomplissement final de la fiducie, et il y a plusieurs autres sauvegardes concernant la libération du syndic. A tout prendre, nous avons entouré la nomination et le cautionnement des syndics d'excellentes précautions. La garantie permanente est de $10,000. Le secrétaire d'Etat dresse la liste des postulants et la soumet au Gouverneur en conseil. Je comprends que la liste sera allongée de temps à autre au fur et à mesure de l'augmentation de la besogne, s'il y a augmentation.

M. McKENZIE: Je n'aime pas qu'on confie au syndic, un territoire indéterminé.

[L'hon. M. Calder.]

L'hon. M. GUTHRIE: Qu'est-ce qui n'est pas déterminé? Je n'ai pas entendu.

M. McKENZIE: J'ai compris que le ministre disait que, dans les limites de sa province, la juridiction du syndic n'est pas restreinte.

L'hon. M. GUTHRIE: Le 2e paragraphe de l'article 14, décrète que tout syndic doit être nommé pour agir dans un territoire limité. Nous pourrons discuter la question lorsque nous serons rendus à cet article-là.

M. McKENZIE: S'il y a un article qui ne permette pas de nous occuper spécialement de la juridiction du territoire, j'attendrai que nous soyons rendus à cet article pour faire mes commentaires sur ce sujet.

(L'article est adopté.)

Sur l'article 11 (les ordonnances de séquestres et cessions ont priorité sur les saisies, exécutions, etc.)

M. SINCLAIR (Guysborough): Quel sera l'effet de cet article sur les lois provinciales, actuellement en vigueur?

L'hon. M. GUTHRIE: Cette question couvre un champ très étendu. La loi de l'Amérique septentrionale anglaise, met la banqueroute et la faillite sous la juridiction du parlement fédéral. En l'absence d'une loi fédérale, les provinces ont rendu des lois qui régissent la faillite dans une certaine mesure. Dans l'Ontario, il y a une loi concernant les cessions de biens et les préférences de la part des insolvables, et une autre loi pour faire droit aux créanciers qui seraient toutes deux, censées être des lois de faillite.

Des lois de cette nature, il en a été établi dans l'Ontario et, vraisemblablement, en chacune des autres provinces; et lorsque le gouvernement d'Ontario porta le question devant le conseil privé, celui-ci décréta qu'en l'absence de législation fédérale les provinces sont autorisées, sauf certaines restrictions, à légiférer sur le sujet; mais que du jour où le Parlement fédéral légiférerait en la matière, les lois provinciales se trouveraient annulées. Je considère donc que lorsque la nouvelle loi sera définitivement établie, toute la législation provinciale concernant la faillite et l'insolvabilité deviendra nulle et de nul effet.

L'hon. M. LEMIEUX: A quel jugement le ministre fait-il allusion?

L'hon. M. GUTHRIE: A celui qui fut rendu dans l'affaire du procureur général d'Ontario vs le procureur général du Canada; il

s'agissait de la loi d'Ontario concernant les cessions et préférences. Cette décision se trouve dans les "Appeal Cases" de 1894, page 189.

L'hon. M. LEMIEUX: Avez-vous un exemplaire de la décision par laquelle la législation provinciale est déclarée nulle et de nul effet?

L'hon. M. GUTHRIE: Oui, et le jugement est précédé d'une note ainsi conçue:

Décidé que les prescriptions de l'article 9 de la loi d'Ontario concernant les "cessions faites et les préférences accordées par des personnes insolvables", prescriptions qui ont trait aux cessions purement volontaires et les placent avant les jugements et les exécutions non complètement réglés par paiement, ne sont que le complément de la loi sur la faillite et, comme telles, peuvent être établies par la législature provinciale, pourvu qu'elles ne soient en rien contraires à la loi décrétée par le Parlement du Dominion relativement aux faillites.

Je n'ai pas le compte rendu de l'affaire sous les yeux, mais j'ai des notes portant et sur les plaidoiries et sur le jugement.

L'hon. M. LEMIEUX: Mon honorable ami aurait-il l'obligeance de donner lecture du texte où il est formellement dit que l'établissement d'une loi fédérale sur la faillite doit rendre nulle et de nul effet la législation provinciale sur le même sujet?

L'hon. M. GUTHRIE: Je le répète, le compte rendu me manque; mais telle est nécessairement la conséquence du jugement.

L'hon. M. LEMIEUX: Je serais curieux d'entendre lire cela.

L'hon. M. GUTHRIE: Il y a peut-être une note dans le volume où je viens de puiser ma citation. Je ne parviens pas à mettre le doigt dessus en ce moment. Je ferai chercher le jugement et le mettrai sous les yeux du comité.

M. SINCLAIR (Guysborough): Je remarque, monsieur le président, qu'un certain nombre d'articles portant cette indication "nouveau". Le ministre daignera-t-il nous dire la provenance de ceux qui ne portent pas cette indication et sur quelle législation il a fondé son projet de loi?

L'hon. M. GUTHRIE: Le bill est fondé sur la loi anglaise concernant la faillite, mais il est impossible d'en rendre toutes les dispositions applicables à la situation qui prévaut au Canada. Ceux des articles qui sont entièrement extraits de la loi anglaise sont indiqués comme tels. Les autres sont accompagnés de cette note: "Article anglais modifié". Quant à ceux qui sont suivis du mot "nouveau", ils ne se trouvent pas dans la loi anglaise, ils sont imprimés pour la première fois dans le projet de loi.

(L'article est adopté.)

Sur l'article 13, paragraphe 1er (concordat, prorogation de délai ou projet de traité).

M. JACOBS: Ce ne serait pas une mauvaise idée de la part du solliciteur général que de nous donner la signification de l'ensemble de cet article-ci. J'y vois une multitude de mots qui, à mon avis, pourraient se réduire à quelques alinéas. Le ministre doit savoir le projet de loi par cœur, lui qui le couve depuis un an.

L'hon. M. GUTHRIE: L'article 13 tend à faciliter la conclusion d'un concordat entre le débiteur et ses créanciers et à rendre légal tout traité ayant pour objet de prévenir l'institution de procédures relatives aux faillites. Je ne vois pas qu'il y ait lieu d'insister particulièrement sur aucune des dispositions de cet article, et celui-ci me paraît indiquer bien clairement la marche à suivre. Lorsqu'un débiteur insolvable désire s'expliquer avec ses créanciers, il peut, après avoir fait cession de ses biens, être mis en leur présence à une assemblée et leur exposer l'état de ses affaires. Il est loisible aux créanciers, si tel est leur désir, d'interroger leur débiteur, après quoi un traité peut être fait entre les intéressés; mais pour être valable, ce traité doit recevoir l'approbation du tribunal. Il existe une disposition qui autorise ce dernier à refuser d'approuver la proposition, lorsqu'il juge que les conditions n'en sont pas raisonnables ni de nature à profiter à la masse des créanciers. Cette disposition a pour objet de prévenir toute espèce de collusion entre un ou deux des principaux créanciers et le débiteur.

L'hon. M. LEMIEUX: Les créanciers sont régulièrement prévenus et les délais sont déterminés?

L'hon. M. GUTHRIE: Les paragraphes sont nombreux, mais ils se rapportent tous à la procédure. Ils ont pour objet de faciliter la conclusion, entre débiteur et créanciers, d'un traité satisfaisant et de les dispenser tous des procédures judiciaires que la faillite entraînerait sans cela. Dans l'intervalle, les biens ne cessent pas de rester en la possession des syndics.

L'hon. M. LEMIEUX: Le tribunal sanctionne l'arrangement conclu entres le créancier et le débiteur?

L'hon. M. GUTHRIE: Oui, et si le tribunal trouve qu'il y a collusion ou injustice, il refuse sa sanction.

M. BUREAU: Est-ce toléré? Je lis: "Lorsqu'un débiteur insolvable a l'intention de faire une proposition..." Cela veut-il dire qu'un débiteur ne pourra pas s'entendre avec ses créanciers pour en venir à un arrangement?

L'hon. M. GUTHRIE: Non, mais après qu'un homme a fait cession à un syndic il s'agit de décider de ses droits futurs à ses biens. Elle n'est plus à son nom. Mais l'article conserve ce droit au débiteur.

M. BUREAU: C'est-à-dire après la cession des biens?

L'hon. M. GUTHRIE: Avant ou après.

Sur l'article 12 (approbation liant les créanciers, mais cela n'exempte pas le débiteur des jugements).

L'hon. M. GUTHRIE: C'est-à-dire de jugements particuliers tels que pour séduction ou pension alimentaire, ou un jugement contre le codéfendeur dans les causes de divorce, ou pour refus de pourvoir. Pour tout cela le débiteur n'est pas exempté des jugements.

M. McMASTER: Il me semble que la note marginale prête beaucoup à confusion.

L'hon. M. GUTHRIE: On devrait lire: "de certains jugements".

M. BUREAU: Il n'y a que le créancier perdant son intérêt qui se trouve lié.

L'hon. M. GUTHRIE: Un créancier et un débiteur.

M. BUREAU: Supposons que le débiteur demande un ordre et qu'il a l'approbation des tribunaux?

L'hon. M. GUTHRIE: Toutes les parties sont liées, mais pas particulièrement pour jugements rendus pour séduction, pension alimentaire, refus de pourvoir, et autres jugements de même nature.

L'hon. M. LEMIEUX: Dans notre province, l'une des parties peut être poursuivie en dommages, et sur refus de payer l'amende, elle peut être envoyée en prison. Ce paragraphe le protège-t-il?

M. BUREAU: Il ne peut pas mettre un débiteur à l'abri d'un jugement, n'est-ce pas?

M. McMASTER: De certains jugements seulement.

L'hon. M. LEMIEUX: Les jugements sont énumérés. Ainsi, il n'est pas exempté de l'exécution d'un jugement dans une affaire de séduction, de filiation, de pension alimentaire, de divorce où il est codéfendeur, ou pour refus de pourvoir, ou dettes alimentaires, jusqu'à la limite et dans les conditions stipulées par le tribunal. Mon honorable ami sait qu'en vertu de notre Code civil certaines parties sont passibles de contrainte par corps, d'emprisonnement pour dettes.

M. BUREAU: Pour médisance également.

L'hon. M. LEMIEUX: Oui, pour médisance. De plus, un curateur et un tuteur sont passibles d'emprisonnement s'ils ne rendent pas un compte fidèle de leur gestion; le Code y pourvoit. Cet article peut libérer le débiteur. Le solliciteur général voudra-t-il réserver ce paragraphe et y donner son attention?

L'hon. M. GUTHRIE: Je le veux bien, mais il ne faut pas oublier que si ce projet de loi est adopté, il sera une modification ou une amplification de la loi de plusieurs provinces. Dans les diverses provinces, il y a un nombre de lois maintenant en vigueur. L'effet de ce bill, s'il est adopté, sera de les modifier ou de les annuler. Le cas même rapporté par mon honorable ami peut être l'un de ceux qui seront atteints par le bill. Personnellement, je crois qu'il affecterait les jugements pour dettes, mais non pour emprisonnement. Je ne suis pas prêt à admettre que l'effet d'un compromis, en vertu de ce paragraphe, ratifié par le tribunal, ne libérerait pas le débiteur, ce qui le mettrait à l'abri de toutes procédures subséquentes. On ne m'a jamais soumis aucun cas de cette nature et le comité que s'est occupé du bill ne l'a pas discuté.

M. JACOBS: Puis-je faire remarquer que tout dépend du jugement du tribunal. Si, comme le dit mon honorable ami de Maisonneuve (M. Lemieux) un tuteur a détourné les fonds de son pupille, ou un curateur celui d'une succession, le juge, quand l'affaire est portée devant lui, refuse tout arrangement—et on le voit en plusieurs endroits du bill—jusqu'à ce qu'il y ait réellement cession. Cela veut dire que lorsqu'il y a réellement cession de biens, il est spécialement déclaré qu'il ne peut être fait aucun arrangement sans le consentement du juge, et il ne saurait y avoir mise en liberté, à moins que le juge y consente.

Or, si les faits démontrent que le débiteur s'est rendu coupable d'un délit criminel aucun juge ne permettra le concordat ni la réhabilitation.

L'hon. M. GUTHRIE: Le paragraphe (7) stipule que:

Avant d'approuver la proposition, le cour doit entendre un rapport du syndic quant aux conditions de la proposition et quant à la conduite du débiteur, ainsi que toutes les objections qui peuvent être faites par un au nom de tout créancier.

L'hon. M. LEMIEUX: "Tout créancier"?

L'hon. M. GUTHRIE: "Tout créancier", et la cour refuserait d'approuver la proposition. Je crois que c'est là un des aspects de la question qui seraient signalés à l'attention de la cour.

L'hon. M. LEMIEUX: L'explication de mon honorable collègue ne me contente pas tout à fait, je le prie donc de bien vouloir souffrir que le paragraphe 12 soit réservé.

(Le paragraphe est réservé).

Sur l'article 13, paragraphe 19. (Dans certains cas, le concordat n'oblige pas sans le consentement du créancier).

M. McKENZIE: Lo loi renferme-t-elle quelque disposition qui stipule que lors de la dernière audience pour obtenir la réhabilitation tous les créanciers qui ont obtenu un jugement contre le débiteur soient avertis et aient l'occasion de déposer?

L'hon. M. GUTHRIE: Nous arrivons aux articles qui traitent de cela.

(Le paragraphe est adopté.)

Sur l'article 14.

L'hon. M. LEMIEUX: Je propose que l'article 14 soit étudié paragraphe par paragraphe.

(La motion est adoptée.)

Sur le paragraphe (1). (Les nominations des syndics).

L'hon. M. LEMIEUX: De quelle manière vont-elles se faire, ces nominations?

L'hon. M. GUTHRIE: Il faut adresser une demande au secrétaire d'Etat qui soumet les noms au Gouverneur en conseil.

L'hon. M. LEMIEUX: Est-ce que ces syndics recevront un traitement?

L'hon. M. GUTHRIE: Non, les honoraires sont établis par un autre article plus loin et ils devront être votés par les créanciers.

L'hon. M. LEMIEUX: Qu'y a-t-il pour garantir la solvabilité de ces messieurs?

L'hon. M. GUTHRIE: La garantie inscrite dans la loi devrait suffire.

L'hon. M. LEMIEUX: Entendez-vous les $10,000?

L'hon. M. GUTHRIE: Cela, c'est la garantie générale. En plus, il y a une garantie spéciale pour les biens du failli.

L'hon. M. LEMIEUX: Est-ce que le nombre des syndics sera limité dans chaque province, où n'importe quel comptable ou homme d'affaires de bonne réputation pourra-t-il se faire nommer syndic?

L'hon. M. GUTHRIE: Cette loi est nouvelle et nous ne savons pas au juste le nombre de syndics qu'il faudra nommer dans tout le Canada, mais la loi prescrit que toute personne qui sollicite sa nomination comme syndic autorisé sera tenu de donner dans sa demande, tous les détails relatifs à ses aptitudes, sa compétence et son expérience dans les affaires; et puis, il y a la garantie qui doit être sérieuse et approuvée. Je crois que la plupart des demandes nous viendront de comptables assermentés, à juger d'après la composition des députations qui se sont présentées devant le comité spécial chargé de délibérer ce projet de loi. Ces comptables semblaient y prendre un intérêt sérieux et, à mon idée, ce sera probablement des gens de cette catégorie qui pourront remplir les conditions tant au point de vue de la garantie que de la compétence.

M. McMASTER: Mais ceux qui sont responsables du bill, sont-ils enclins à limiter le nombre des syndics?

L'hon. M. GUTHRIE: Nullement. Il n'y aurait, que je sache, aucune objection à la nomination d'un nombre très considérable de ces syndics; cependant, il me semble que dans une province comme l'Ontario ou le Québec, un ou deux de chaque comté serait suffisant; il y en aurait plus, naturellement, dans les cités comme Toronto et Montréal.

M. McMASTER: Je n'aimerais pas que ces syndics fussent érigés en corps limité; à mon point de vue, il est juste que tous ceux qui, aux yeux des autorités, font preuve d'une responsabilité et d'une compétence suffisantes, puissent faire inscrire leur nom sur la liste.

L'hon. M. GUTHRIE: C'est l'attitude qu'on a prise dans le bill. La nomination est ouverte à tout le monde: on n'établit pas de limite.

M. JACOBS: Est-ce que le bill stipule le paiement des intérêts sur le montant que le syndic est tenu de déposer chez le secrétaire d'Etat? Lorsqu'il fait son dépôt en espè-

ces la loi devrait, ce me semble, lui prescrire le paiement d'intérêts pour le moins aussi élevés que ceux versés aux détenteurs des bons de Victoire.

L'hon. M. GUTHRIE: Personnellement, je crois que si le syndic fait son dépôt en numéraire, il a certainement droit à l'intérêt de son argent, mais, en pratique, je crois que ce paiement se fera sous forme d'obligations garanties. Toutefois, si mon honorable collègue trouve bon d'insérer un article prescrivant le paiement des intérêts à ceux qui font un dépôt en numéraire, cela me paraît bien raisonnable.

M. ARCHAMBAULT: Pourquoi ne pas laisser au procureur général de chaque province la nomination de ces syndics? Après examen du hansard, je constate que l'une des causes principales de l'insuccès de la loi en vigueur de 1875 à 1880 fut la nomination des syndics par le gouverneur en conseil.

L'hon. M. GUTHRIE: Je conviens avec mon honorable ami que la critique principale dirigée contre l'ancienne loi de 1875 portait sur les syndics provisoires, comme on les appelait alors...

L'hon. M. LEMIEUX: Ils étaient très peu populaires.

L'hon. M. GUTHRIE: Parce qu'ils n'étaient pas ceux qu'il fallait nommer, syndics en matières importantes. Ils ont soulevé le plus grand mécontentement. Je ne pense pas que la difficulté serait amoindrie du tout en laissant le lieutenant gouverneur de chaque province faire les nominations. Je crois plutôt qu'il vaudrait aussi bien que le gouverneur en conseil ait discrétion en la matière, car c'est une loi fédérale. A ce sujet, plusieurs sociétés commerciales nous ont fait des représentations. De fait, l'association des manufacturiers canadiens, et, je crois, l'association des épiciers en gros, avec une ou deux autres, semblèrent penser que la question d'avoir un syndic convenable fût vitale. C'est là ce qu'elles ont surtout laissé entendre, bien que l'une d'entre elles, l'association des manufacturiers, je crois, nous ait proposé de faire un pas de plus, de confier l'application de la loi à un département du cabinet. Le comité n'a pas cru que cela fut sage...

M. McMASTER: Elles n'ont pas proposé, je suppose, que leurs réclamations fussent privilégiées?

L'hon. M. GUTHRIE: Non. Le comité ne croyait pas cela sage et exécutable. Il confia l'administration aux cours supérieures de chaque province. Je sais que l'avis du comité fut unanime sur l'article que l'on étudie maintenant. Ce qu'il a voulu, c'est l'entourer de toute la sauvegarde raisonnable, afin que la grande lacune de l'ancienne loi de la faillite fut comblée. Les honorables députés trouveront, je pense, à la lecture de tout l'article, qu'il y a très bien réussi.

M. MOWAT: Voici ce que je me rappelle sur cette question de la nomination des syndics. C'était là une loi nouvelle, dont les commerçants en gros et en détail surveillaient étroitement la confection dans leurs intérêts respectifs. On a fait cette proposition de laisser nommer les syndics par le gouverneur en conseil, ou le ministre du Commerce et de l'Industrie, je ne sais plus lequel des deux, sur la désignation des chambres de commerce. Mais quelques-uns des commerçants en détail jugèrent qu'ils n'étaient pas suffisamment représentés dans ces grandes corporations, composées pour la plupart de commerçants de gros. Ils s'objectèrent donc. Là-dessus, le comité crut préférable de laisser l'article tel quel, et les deux côtés y consentirent devant le comité. On avait besoin d'une sauvegarde si grande, et la chose avait été jusqu'ici confiée à des sociétés si bien connues de comptables et de syndics licenciés, que l'on crut évitée toute difficulté à ce sujet.

M. McKENZIE: La question de la nomination du syndic est plutôt vague dans ce projet de loi. Le crédit des particuliers ainsi que l'intérêt des créanciers sont entre les mains du syndic. De fait, la façon dont la loi sera exécutée dans le pays est largement, sinon totalement laissée en leur pouvoir. La mise en vigueur de cette loi est une partie très vitale et très importante de l'administration de la justice. Si un homme meurt et laisse un patrimoine, la loi prévoit un certain mécanisme par lequel ce patrimoine est transmis et distribué à ses parents. Mais si cet individu a jugé, de son vivant, que sa succession devait être divisée entre ses créanciers, pourquoi n'établirait-on pas un mode défini et sûr d'effectuer cela? Il n'est pas sage de permettre à un individu, qui a un gros commerce et à la veille de faire faillite, de dire à son voisin, son frère, son beau-frère ou quelque ami: "Demande d'être nommé syndic et je te ferai alors cession." Cela peut arriver; cela arrivera; et cela jettera du discrédit sur la loi. On fera des combinaisons; on formulera des plans; et on

les exécutera au détriment de cette loi, à la grande perte des particuliers et à la fraude des créanciers. Cette fonction ne devrait pas être laissée à quiconque en fait la demande. Le gouverneur en conseil devrait prendre à sa responsabilité de nommer des syndics comme les juges: nous serons alors assurés que le commerçant ne fera pas emploi d'influence ou de connivence pour faire nommer syndic, à son choix, un de ses amis. Il ne faudrait pas nommer trop de syndics: dans les régions rurales, un seul peut-être suffirait par comté ou par deux ou trois comtés.

Qu'on nomme une personne compétente et qu'on lui donne des appointements raisonnables; ensuite que le Gouvernement perçoive un impôt de chaque succession pour pourvoir, si c'est nécessaire, au paiement de ces appointements. Si le Gouvernement suit absolument cette ligne de conduite et prend la même responsabilité qu'il prend dans le cas de la nomination des juges des Cours de comtés ou des juges de la Cour suprême, il recherchera des hommes de bonne réputation et responsables, et nous aurons toutes les raisons de croire que l'on nommera pour l'administration de ces successions des gens qui sauront faire leur devoir. Quelqu'un m'a dit il y a quelque temps que cela serait du favoritisme politique. Eh bien, qu'il en soit ainsi, s'il le faut, mais le Gouvernement prendra la responsabilité de la valeur des gens qu'il nommera. Tout le pays a intérêt à ce que cette loi soit administrée avec autant de soin, autant de sévérité et autant d'honnêteté que n'importe quel autre service judiciaire au Canada. J'insiste auprès du solliciteur général (M. Guthrie) sur l'importance qu'il y a de choisir les personnes voulues pour remplir les fonctions de syndics que cette loi établit.

L'hon. M. GUTHRIE: J'approuve absolument ce que le leader de l'opposition (M. McKenzie) vient de dire au sujet de la nomination des syndics. Le seul but qu'ont eu le Gouvernement en soumettant cet article et le comité en l'adoptant, c'était de pouvoir s'assurer les services des syndics les plus compétents. Mon honorable ami dit que l'on devrait prendre autant de soin dans la nomination des syndics que l'on en prend actuellement dans celle des juges des Cours des comtés. Je suppose que c'est ce que l'on fera, mais en plus des qualités qui sont requises généralement dans le cas des juges des Cours de comtés, nous demandons une très forte garantie. On a suggéré que le choix des syndics soit limité à certaines classes de gens. On nous a fortement recommandé de ne les choisir que parmi les comptables autorisés, mais cette idée n'a pas été approuvée. On nous a aussi demandé de ne nommer qu'un nombre restreint de syndics dans chaque province, mais ceci fut aussi refusé. On a cru qu'il valait mieux avoir la liberté du choix, ne pas limiter le nombre et laisser au Gouverneur en conseil le soin de régler ces questions-là. Il ne peut y avoir connivence entre le failli et le syndic. Ce dernier n'a pas pleins pouvoirs pour diriger la succession ou d'en disposer. Il est sous le contrôle d'abord des créanciers, puis des inspecteurs et enfin du tribunal. Il a bien moins de pouvoirs que n'ont aujourd'hui les syndics d'Ontario. Si l'on soupçonne quelque connivence entre le syndic et le failli, les créanciers peuvent révoquer le syndic à leur prochaine réunion, sur une simple proposition et à la majorité des voix, le vote étant basé soit sur le nombre des créanciers, soit le montant de la créance.

J'accepterai avec plaisir toute recommendation du comité tendant à améliorer la méthode de nomination. Le comité spécial a étudié longuement cet article et nous pensions avoir inclus toutes les garanties que le génie humain pouvait créer. Mais si une proposition concrète est faite, nous l'examinerons le mieux que nous pourrons.

L'hon. M. LEMIEUX: Le syndic sera-t-il administrateur?

L'hon. M. GUTHRIE: D'après ce projet de loi, c'est un fonctionnaire de la cour.

L'hon. M. LEMIEUX: Pourquoi ne pas laisser le soin des nominations aux autorités provinciales?

L'hon. M. GUTHRIE: Pourquoi, puisque c'est une loi fédérale?

L'hon. M. LEMIEUX: Le code criminel est une loi fédérale, cependant ce sont les gouvernements provinciaux qui nomment les juges.

L'hon. M. GUTHRIE: C'est vrai. La proposition peut avoir du bon, mais ceci est une loi fédérale touchant une question fédérale, le commerce, et je crois qu'il est logique et à propos que la nomination soit faite par les autorités fédérales.

M. ARCHAMBAULT: Ce peut être une loi fédérale. Il est dit que dans le 21e paragraphe de l'article 91 de l'Acte de l'Amérique britannique du Nord que l'autorité fédérale aura le droit de légiférer en matière de banqueroute et d'insolvabilité; mais il est dit également dans le paragraphe 13 de l'article

92, que l'autorité provinciale aura le droit de légiférer en matière de propriété et de droits civils. Ceci touche les droits civils et la propriété. Nous avons dans notre procédure civile dans le Québec, environ 50 ou 60 articles relatifs à l'abandon de la propriété. La loi a été en vigueur pendant nombre d'années et a rendu de grands services au public. Je crois qu'il vaudrait bien mieux laisser le soin de la nomination des syndics au procureur général de la province.

L'hon. M. GUTHRIE: Je ne vois pas que cela offre des garanties plus sérieuses que celles contenues dans le bill.

Le procureur général de la province étant humain, il est aussi sujet que le ministre de la Justice à faire erreur. Mon honorable ami dit que, dans une certaine mesure, c'est un empiétement sur la propriété et les droits civils. Il en est ainsi, je l'avoue, mais la constitution dit que dans cette mesure, on peut porter atteinte à la propriété et aux droits civils. Lorsque cette question de la propriété et des droits civils fut soulevée par le passé, dans l'affaire de Cushing vs Dupuy, le conseil privé déclara:

> Il serait impossible de faire un seul pas dans l'interprétation d'un projet d'administration des biens des faillis sans modifier quelques-uns des droits ordinaires de propriété et d'autres droits civils, ni sans établir quelque mode de procédure spéciale pour l'attribution, la réalisation et la distribution des biens des faillis, et la liquidation de leurs dettes ou obligations. La procédure doit nécessairement former une partie essentielle de toute loi en matière de faillite. Il faut donc supposer et en réalité il faut nécessairement conclure par induction que le statut impérial, en assignant au Parlement fédéral les sujets de la banqueroute et de la faillite, a voulu lui conférer le pouvoir de légiférer sur la propriété, les droits civils et la procédure dans les provinces, dans la mesure où une loi générale se rattachant à ces sujets pourrait les intéresser.

Voilà la loi interprétée par le plus haut tribunal de l'empire, et telle est la décision rendue sur la question même de la banqueroute. Si ce bill devient loi et que cette loi soit appliquée en ce pays, il y aura quelque atteinte portée à la propriété et aux droits civils, tels qu'ils existent aujourd'hui dans les diverses provinces.

Mon honorable ami a en outre fait une proposition au sujet du paiement de la rémunération. Cette question a été discutée par le comité spécial et l'opinion générale a été que le paiement doit se faire au moyen de droits, comme l'indique l'article 40 du bill.

M. ARCHAMBAULT: Si je saisis bien la pensée de mon honorable ami, cette loi pourrait annuler de cinquante à soixante articles de notre Code civil?

L'hon. M. GUTHRIE: Seulement les articles intéressant les faillis ou leurs biens, et cela dans la mesure voulue pour l'application de la loi en discussion.

M. JACOBS: La même décision au sujet de l'annulation de la propriété et des droits civils par le Parlement fédéral a été rendue par le conseil privé dans l'affaire de l'Union Bank contre Tennant, il y a vingt-cinq ou trente ans, et cela presque dans les mêmes termes. Il s'agissait d'atteinte portée par la loi des banques au Code civil de la province de Québec.

M. MOWAT: Au sujet de la question soulevée par mon honorable ami (M. Archambault) j'ai ici une citation de l'ouvrage de Lefroy "Canada's Federal System", qui fait autorité, d'aveu commun, devant tous les tribunaux et dans les écoles de droit. En discutant le cas où il a été décidé que la législation provinciale au sujet de la cession volontaire ne porte pas atteinte à la loi de faillite, Lefroy dit (page 123-124):

> Les provinces doivent céder le pas au Dominion, et les lois qui viennent en conflit doivent demeurer en suspens jusqu'à ce qu'elles aient été abrogées par la législature qui les a adoptées.

En discutant l'affaire de Cushing vs Dupuy, 5 Appeal Cases, il dit:

> Quand il arrive que la banqueroute et la faillite soient mentionnées comme un sujet relevant exclusivement de la législation du Dominion, il faut nécessairement comprendre que l'organisation d'une cour de faillite, l'administration de la justice et la procédure sont exceptés de l'article 92 de la loi de l'Amérique septentrionale britannique (à savoir, la propriété et les droits civils).

Voilà son opinion.

M. McKENZIE: Le premier paragraphe de l'article 14 est nouveau. Le ministre pourrait-il nous dire quelle est la procédure en vogue en Angleterre pour la nomination des syndics?

L'hon. M. GUTHRIE: En Angleterre ils sont nommés par les tribunaux.

M. McKENZIE: Pourquoi ne pas adopter ce système ici? Quand il s'agit de la nomination d'un séquestre, ce qui se rapproche sensiblement de celle du syndic, il faut s'adresser au tribunal. Ainsi, constituez la cour Suprême de la Nouvelle-Ecosse en tribunal dans ce but. Pourquoi ne pas faire retomber sur la cour la responsabilité de la nomination du syndic, comme cela se fait en Angleterre?

L'hon. M. GUTHRIE: Une des difficultés qu'il nous a fallu surmonter, c'est le retard et les frais se rattachant aux demandes faites aux tribunaux. Un des griefs formulés un peu partout au Canada, c'est que les frais afférents aux causes portées devant les tribunaux, surtout celles des compagnies sous l'empire de la loi de liquidation, se multiplient tellement et la procédure est si fatigante que tout cela inspire une invincible répugnance aux créanciers. Une affaire en marche aujourd'hui en Colombie-Anglaise, c'est celle de la "Dominion Trust Company". Si je ne me trompe, 80 p. 100 de l'actif de cette compagnie ont été dépensés en frais de cour, de liquidation et le reste. Ce qu'on a le plus vivement représenté au comité, c'est qu'il faut éviter, autant que possible, les procédures de cour et les nominations de syndics par les tribunaux. En Angleterre, me dit-on, les syndics sont choisis par les créanciers, mais au préalable ils doivent être approuvés et nommés par la cour. Une des critiques adressées au système en vogue en Angleterre c'est sa lenteur et les frais qu'il entraîne. Nous cherchons ici à remédier à cela, en évitant autant que possible les demandes aux tribunaux.

Nous n'avons pas pu les éviter absolument parce que nous avons donné aux cours une surveillance générale, mais chaque fois que les créanciers peuvent décider eux-mêmes—et ils sont beaucoup plus intéressés que quiconque—nous leur permettons de le faire. Tous les intéressés qui se sont présentés devant le comité, et ils étaient très nombreux, préféraient cette méthode de nomination à toute autre qu'on a proposée, sauf ceux qui ont demandé l'administration de la loi par un département du Gouvernement et l'établissement dans chaque province du Canada d'un tribunal de faillite. Cette proposition a été défendue sérieusement, mais on ne l'a pas adoptée. Nous avons établi autant qu'il est humainement possible toutes les mesures de précautions nécessaires.

M. McKENZIE: Nous adoptons presque entièrement la loi anglaise.

L'hon. M. GUTHRIE: Non, nous ne l'adoptons pas.

M. McKENZIE: Presque. Je l'ai lue très attentivement et ici et là il y a quelque chose de nouveau. Mais c'est presque entièrement la loi anglaise qui prévoit la nomination de syndics par la cour. Pourquoi nous écarter de cette particularité de la loi quand nous en adoptons en réalité tout le reste. Les raisons données par le solliciteur général ne sont pas très fortes. On prétend que la nomination du syndic par le juge comporte des dépenses et du délai et au lieu de cela, le secrétaire d'Etat recommande la nomination. Mais après cela il est entre les mains de la cour et c'est absolument la même procédure.

L'hon. M. GUTHRIE: Pas la nomination.

M. McKENZIE: Pas la nomination, mais la procédure. Toute démarche doit être soumise à la direction de la cour. Vous ne pouvez rien faire sans l'autorisation de la cour. Vous ne pouvez pas accepter l'évaluation du syndic sur la valeur de la faillite sans l'autorisation de la cour. Si quelqu'un en Nouvelle-Ecosse cherche à se faire nommer syndic, il faut présenter une motion devant un juge de la cour Suprême de cette province. Le juge peut se rendre compte des conditions de l'affaire dans un délai très court et le postulant sera nommé en grande partie à la suite du résultat de l'enquête faite par la cour au sujet de sa moralité. Le secrétaire d'Etat doit s'occuper de tout le Canada et il n'est pas à même de se rendre aussi rapidement compte des qualités du postulant et de cette façon on peut facilement lui en imposer. Il faut qu'il consulte quelqu'un, éloigné peut-être de deux mille milles, sur la moralité de la personne qui fait la demande. Sur ce point, l'avantage est décidément en faveur de la pratique anglaise qui exige que la nomination soit faite par la cour. Un homme de Sydney serait obligé de communiquer avec Ottawa qui est presque à 2,000 milles, tandis que si nous suivions la pratique anglaise l'affaire pourrait se décider sur les lieux. Nous avons des juges qui siègent sept fois par an à Sydney. Au lieu d'expédier les choses vous créez un rouage plus incommode, plus coûteux et inapplicable.

M. McLEAN (Royal): Je comprends que d'abord, on nomme des syndics officiels sur leur demande personnelle exposant leurs qualité et qu'ensuite ils donnent en garantie une somme de $10,000. Je comprends aussi qu'on ne peut nommer que ces syndics officiels comme syndics de la propriété. L'article 15 dit "qu'une majorité en nombre des créanciers qui détiennent en somme la moitié ou plus du montant des créances prouvées" etc. peuvent, à leur discrétion, substituer tout autre syndic autorisé au syndic nommé dans l'ordonnance du séquestre. Je ne comprends pas pourquoi seulement les syndics officiels nommés par le Gouverneur en conseil peuvent être nommés syndics de faillite. Si nous prenons une grande indus-

trie de pêche, comme celle que dirige l'honorable député de Northumberland (M. Loggie)—c'est simplement un exemple—il faudrait un homme au courant de cette industrie particulière pour se charger de la faillite et la liquider avec succès. Mais on ne peut nommer qu'un syndic officiel de cette région et les créanciers ne pourraient pas nommer un homme qui aurait des aptitudes spéciales pour remplir cette position. Il en est de même pour les compagnies de constructions maritimes, les industries forestières qui exigent des hommes ayant des connaissances spéciales. Je ne vois pas pourquoi on enlève au créancier le pouvoir de nomination. En Angleterre et ici, avec notre loi de faillite de 1869 et de 1875, les créanciers avaient le pouvoir de nomination. Je voudrais que le ministre explique pourquoi la majorité des créanciers, plus de 50 p. 100 n'auraient pas le droit de choisir le syndic des biens, avec l'autorisation de la cour et pourquoi on limiterait le choix à une classe particulière nommée par le Gouverneur en conseil. Un certain nombre de personnes feront des demandes et donneront des sécurités et des garanties, mais quand il s'agit de biens immenses, les créanciers pourraient ne pas les diviser parce qu'ils manquent de connaissances spéciales.

L'hon. M. GUTHRIE: L'objet que l'on veut atteindre en limitant les syndics à une liste choisie spécialement est d'obtenir d'eux les garanties nécessaires.

Les créanciers peuvent changer le syndic, mais ils doivent choisir un homme, dont le nom est inscrit sur la liste des syndics autorisés, de sorte que nulle personne irresponsable, ne pourra être nommée aux termes de la loi. Cette disposition est destinée à remédier à une difficulté qui surgissait à tout instant, sous l'ancien régime.

Il ne faut pas perdre de vue, qu'un syndic est un comptable, d'après le projet de loi. Il n'a pas le pouvoir d'aliéner les biens des débiteurs, à moins d'être autorisé à le faire, par les inspecteurs et les créanciers.

Pour en revenir au cas, qu'a cité mon honorable ami, si vous désirez quelqu'un qui soit particulièrement au fait des affaires maritimes, vous avez la chance de faire nommer des inspecteurs compétents. Les créanciers assument toutes les responsabilités à cet égard.

Le syndic est plus ou moins un comptable et, en réalité, il a fort peu à faire avec la disposition des biens du failli, sauf dans le cas où il est autorisé à s'en occuper, par les inspecteurs et les créanciers. En réalité, ce sont les inspecteurs qui exercent l'autorité. Le syndic ne peut ni vendre l'actif, ni décider si les affaires seront continuées ou non; il agit sous la direction des inspecteurs et des créanciers.

La principale qualité que l'on exige d'un syndic, c'est qu'il soit prompt à rendre ses comptes; la grande difficulté par le passé, c'est que les syndics ne versaient pas les dividendes dès qu'ils étaient déclarés. C'était là, réellement, la grande difficulté et nombre de gens craignent qu'elle ne se répète dans l'application de la nouvelle loi, en dépit de la garantie qui est exigée. Au dire de ces gens, les dividendes sont déclarés, mais les syndics négligent de verser ces faibles sommes à qui de droit; ils laissent ainsi s'accumuler des fonds qu'ils finissent par confisquer à leur profit.

On demande donc que de lourdes peines soient édictées contre les syndics qui négligent de verser les dividendes non réclamés, entre les mains d'un juge ou dans quelques fonds administrés par l'Etat.

Nous avons l'intention de tenir les syndics, responsables, de voir à ce qu'ils fournissent une garantie raisonnable et de les empêcher, autant que faire se peut, d'administrer les biens du failli, en dehors de la direction des inspecteurs et des créanciers.

M. McLEAN (Royal): Je me rappelle fort bien que, sous l'ancienne loi des faillites, les inspecteurs étaient toujours nommés en même temps que le syndic. Dès que la loi des faillites est appliquée, nous le savons tous, des inspecteurs sont nommés dans différentes localités, mais ils n'ont pas la haute main sur l'administration des biens du failli. La loi ne leur confère pas ces pouvoirs; elle attribue au syndic tous les biens et tous les droits que possède le failli.

Dans la pratique, le syndic exerce une autorité absolue sur les biens; il a le droit de les aliéner et de les administrer. La disposition relative aux inspecteurs n'a jamais donné de résultats satisfaisants dans la pratique. Les inspecteurs ne reçoivent aucune rénumération pour la tâche qu'ils accomplissent. Ils ont d'autres affaires qui prennent leur temps. On les convoque en certaines circonstances particulières, afin d'obtenir leur avis.

Il faut donc toujours en revenir à ce principe; pour quelle raison dépouille-t-on les créanciers des pouvoirs d'administrer les biens du failli? Ils sont les principaux intéressés. Dans ce cas, pourquoi les empêchez-vous de nommer un tel syndic de

la faillite du moment que tous les créanciers le demandent et que le tribunal y consent ?

Je m'oppose à ce qu'une catégorie particulière d'hommes d'affaires, accapare l'administration de tous les biens des faillis. Vous avez le droit de nommer des comptables, et c'est tout. Or, le pire gérant que vous puissiez nommer, à mon sens, pour administrer une entreprise commerciale ou industrielle, c'est un comptable. Le rôle d'un comptable, c'est d'examiner les livres et de vérifier les additions. C'est un teneur de livres, voilà tout. Un comptable n'est pas un administrateur; il n'est pas en mesure de gérer et d'administrer les biens d'un failli comme pourrait le faire un homme d'affaires. Si vous voulez nommer un administrateur, vous devez choisir un homme d'affaires et non un comptable. Vous retenez les services d'un comptable dans un seul but; c'est pour qu'il examine les comptes. Je ne puis me rendre compte sur quel principe on s'appuie pour enlever l'administration des biens du failli aux créanciers qui en sont les propriétaires. Un homme devient insolvable; il fait cession de ses biens au bénéfice de ses créanciers et ces derniers se réunissent et décident de nommer M. Untel, syndic pour administrer les biens du failli. Pourquoi leur enlève-t-on ce pouvoir? Pour quelle raison, les créanciers seraient-ils forcés de choisir le syndic dans une catégorie particulière d'hommes d'affaires ?

L'hon. M. GUTHRIE: Les dispositions du projet de loi ne prévoient pas que le syndic sera appelé à gérer les affaires du failli.

Règle générale, il est assez rare que les affaires d'un failli soient continuées; elles sont liquidées, au contraire. L'un des principaux objets du bill, c'est de voir à ce que la liquidation se fasse honnêtement. Il est possible qu'on soit obligé de continuer les affaires, mais le bill ne prévoit pas que le syndic sera appelé à les gérer.

Les créanciers ont le droit de nommer un administrateur. Les créanciers ont même le droit de nommer à ces fonctions, le falli lui-même. Le bill renferme une disposition particulière, décrétant que le failli, qui est l'homme le plus au courant des affaires, devra être nommé du consentement des créanciers.

M. McLEAN (Royal): Vous prétendez que les créanciers ont le droit de nommer qui ils désirent à l'administration des biens. Pourquoi n'irions-nous pas un peu plus loin afin de consacrer le principe de laisser les créanciers administrer les biens, s'ils le désirent? Insistez, si vous le voulez, pour que la majorité soit composée des trois quarts des créanciers. Pour quelle raison, je vous le demande, voulez-vous empêcher les créanciers, d'administrer les biens d'un failli et de nommer qui ils veulent aux fonctions de syndic ?

L'hon. M. GUTHRIE: Les plus gros créanciers de ce pays—marchands en gros, marchands en détail et manufacturiers—ont tous approuvé cet article; à dire vrai, il est, dans une très large mesure rédigé conformément à leur opinion. Ils ne veulent ni d'un syndic ni rien qui facilite la nomination comme syndic des amis de quelqu'un ou d'un groupe de personnes; rien, en un mot, qui ne répond aux besoins des intéressés. Cet article vous assure de bons syndics, comptables expérimentés, sans être nécessairement des comptables de profession, car la loi n'apporte aucune restriction de cette sorte. Laissez-les faire cette besogne et se familiariser avec la procédure, et vous verrez que tout marchera au souhait des créanciers; ce sont eux, après tout, qu'intéresse la répartition du dividende: j'ai eu connaissance d'affaire où, à une réunion de créanciers, tel ou tel a été nommé syndic parce qu'il était à bout de ressources et avait besoin d'argent. C'est ce que nous avons voulu éviter, en nommant des hommes de conséquence, qui ne courent pas après l'argent ou qui n'en manquent pas. Beaucoup des vieux syndics étaient dans cette situation, et il en est résulté que l'administration de la loi a donné lieu à de nombreux mécontentements.

M. COCKSHUTT: Comme membre du comité spécial qui a eu affaire a cette loi, j'approuve fort les idées qu'a émises le représentant de Royal (M. McLean); mais je dois dire que sa proposition principale s'adresse plutôt aux faillites peu importantes. Je ne croirais pas me tromper en disant la moitié, au moins, des faillites qui se sont produites au Canada sont pour des sommes inférieures à 1,000 piastres. Il devient donc nécessaire de maintenir les frais dans de juste limites pour qu'il reste quelque chose à partager. Autrement, un failli pourrait avoir de quoi payer la moitié de sa dette et en plus trouver au bout du compte rien à distribuer à ses créanciers, par suite d'une mauvaise administration de ses biens. Appliquée à de faibles actifs, l'idée qu'a émise le représentant de Royal est absolument juste, pourvu toujours que les créanciers de l'endroit puissent nommer

syndic quelqu'un qui soit sur les lieux. Un syndic officiel devra faire de 200 à 400 milles, coucher à l'hôtel et faire monter les frais de la liquidation bien audelà de la dépense à effectuer par celui qui habite la localité. Dans ces conditions, l'idée de mon honorable ami est excellente. Il faut ne pas oublier, toutefois, qu'un failli a pu faire abandon de biens qui, de mille à deux mille peuvent monter à des millions et ce que l'on juge convenir à un actif d'un demi million ou de cinq millions conviendrait mal à un actif de mille ou de 500 dollars.

Il faut se rappeler que, règle générale, les créanciers sont dispersés par tout le pays, qu'il y en a dans les pays étrangers, incapables de se faire représenter à l'assemblée. J'ai quelque expérience de petites faillites, comme, sans doute, l'honorable député de Royal. S'il a eu connaissance des mêmes choses que moi, il sait qu'après une couple de réunions relatives à un actif de mille à cinq mille dollars, suivies de la présentation d'un état établissant l'insuffisance absolue des biens du failli, le dixième des créanciers au plus assistera aux assemblées subséquentes. Les autres ont perdu tout espoir et ils n'entendent pas accroître leur perte en se déplaçant. Leur intérêt cesse du jour où ils ont lieu de penser que la faillite ne produira pas de dividende. La liquidation des affaires d'un petit commerçant au moyen d'un organisme coûteux donne bien peu de chances d'un résultat appréciable. Je vous ai dit que j'avais assisté à de nombreuses réunions de créanciers, la plupart du temps à titre d'ancien fournisseur du failli, et vous pouvez m'en croire quand je vous déclare que bien peu étaient là de ceux qui pouvaient y avoir droit. D'ordinaire, les créanciers anglais, ou américains ne s'y font pas représenter. Vous direz peut-être que c'est leur affaire; mais le crédit du Canada souffre d'une distribution à laquelle chacun n'a pas eu sa part. Comme l'a dit le solliciteur général, nous avons fait une étude de ce bill en comité, et le représentant de George-Etienne-Cartier (M. Jacobs) sera garant, je n'en doute point, de la fidélité avec laquelle nous avons rempli notre mission. Nous avons siégé trois ou quatre fois par semaine, pendant plusieurs semaines, et avons entendu toutes sortes de témoignages. Au début de nos séances, j'avais la même idée à peu près que mon honorable ami a exprimée dans cette Chambre. Je croyais que le syndic le moins coûteux serait celui que l'on prendrait sur les lieux; il pourrait être, en outre, très capable; mais la question de garantie se présentait, et elle est d'absolue nécessité dans le cas de faillites considérables. Mis en possession des deniers provenant de ventes ou d'encaissements, si le syndic n'en fait pas la distribution, on se trouve dans un joli pétrin.

Voilà ce qui peut arriver dans le cas où l'on aura choisi un syndic qui ne fera pas les paiements comme il le devrait. Il faut aussi tenir compte de l'inégalité des successions, de la distance où est située la ville dans laquelle se trouvent les biens. C'est avec une certaine hésitation que j'ai consenti à la proposition insérée dans le bill; mais j'y ai consenti parce que, après tout, c'était peut-être ce que j'avais de mieux à faire pour résoudre une grave difficulté. Cependant, les plus intéressés, ce sont les créanciers, et ils devraient avoir leur mot à dire au sujet du syndic et de la méthode qui devra présider à l'administration de la succession; ils devraient peut-être avoir aussi à décider si les biens seront retenus quelque temps ou s'ils seront vendus. Il y a beaucoup de points à considérer, mais en général, la succession doit ou devrait être liquidée, et il faudrait nommer un comptable, un homme qui s'y connaît en comptabilité et qui saura rendre compte de ce qu'il aura reçu ou dépensé.

Cet homme-là, le bill limite ses dépenses dans toute la mesure du possible. Cet article n'est ni absolument parfait ni absolument juste sous tous rapports, mais, en somme, il constitue peut-être la meilleure solution à la question. A l'objection de l'honorable député de Royal (M. McLean) je répondrai qu'il est difficile de nommer un homme de la localité; souvent, les biens sont situés dans une localité de peu d'importance ou dans une région peu accessible.

Pour ce qui est des faillites considérables, leur administration exige, tout comme celle des faillites moins importantes, un système qui est relativement coûteux par rapport à celles-ci. Je ne voudrais pas qu'un syndic eût à parcourir une distance de 200 ou 300 milles, s'il y avait vraiment moyen d'effectuer un règlement sans cette complication. Le bill prévoit la création de districts, mais le syndic n'aura probablement pas à se transporter aussi loin. Selon moi, le plan a été bien conçu, et j'espère qu'après mûr examen, la Chambre le jugera des plus sûr et des plus sage, et croira devoir l'adopter.

M. McLEAN (Royal): L'honorable ministre ne m'a pas très bien compris. On pourra nommer des syndics officiels et il

n'y a pas de mal à cela; mais quand les créanciers représenteront la majorité en nombre et les trois quarts en valeur, ils préféreront peut-être nommer eux-mêmes le syndic. Cependant, ne le nommeraient-ils pas, s'il donne caution à la satisfaction du juge? C'est à quoi je voulais en venir. Dans les cas ordinaires, cette question ne se présentera pas, les créanciers accepteront le syndic officiel, mais dans un cas comme celui que je viens de mentionner, pourquoi enlèverait-on aux propriétaires la disposition de leurs biens? Car enfin, si un homme est insolvable, c'est à ses créanciers que ses biens appartiennent. Si les créanciers ne veulent pas en prendre le contrôle, le syndic officiel les représentera, mais pourquoi les empêcher de nommer un syndic de leur choix, s'ils représentent les trois quarts en valeur et la majorité en nombre? Voilà une question à laquelle on ne saurait répondre.

(L'article est adopté).

Sur l'article 14, paragraphe 4 (garantie générale à être donnée par le syndic).

M. JACOBS: Je prierais l'honorable ministre de modifier le paragraphe de manière à donner le droit au syndic à un intérêt, disons 5 p. 100 par année sur les dépôts qu'il aura faits entre les mains du Gouvernement, tant que l'argent restera ainsi déposé.

L'hon. M. GUTHRIE: Mon honorable ami a-t-il préparé un amendement à cette fin?

M. JACOBS: C'est une simple suggestion que j'ai faite.

L'hon. M. GUTHRIE: S'il veut en préparer un, je le prendrai en considération.

M. JACOBS: Si l'honorable ministre veut bien réserver le paragraphe, je vais en préparer un et le lui passer.

M. McMASTER: J'ai autre chose à faire remarquer à l'honorable ministre. Il est dit ici que les garanties devront être données à Sa Majesté représentée par l'officier ministériel que peut désigner le Gouverneur en conseil. Est-ce que ce sera un officier établi à Montréal, s'il se présente un cas à Montréal?

L'hon. M. GUTHRIE: Ce devoir incombera à un fonctionnaire particulier du Gouvernement, qui devra recevoir la garantie au nom de Sa Majesté. Il faut nommer quelqu'un pour y donner effet.

M. McMASTER: Devant qui ces garanties seront-elles données?

L'hon. M. GUTHRIE: Elles seront données à Sa Majesté représentée par le secrétaire d'Etat.

L'hon. M. LEMIEUX: Mais c'est là une entreprise aventureuse dont ces compagnies n'ont pas l'habitude de se charger.

L'hon. M. GUTHRIE: Dans plusieurs cas, ces compagnies ont rempli le rôle de séquestre lorsqu'il s'agissait de régler des successions insolvables.

M. McMASTER: Cela ne se pratique pas beaucoup dans notre province.

M. JACOBS: Je ne vois pas pour quelle raison une compagnie d'administration ne serait pas soumise aux mêmes obligations qu'un syndic. Une compagnie d'administration ne doit pas être en peine de fournir les garanties nécessaires; il semble même que la chose soit plus difficile dans le cas d'un syndic particulier. Bien que j'aie participé à la rédaction de cet article, je reconnais volontiers que mon ami de Brome a fourni un argument péremptoire pour que la compagnie d'administration ne soit pas plus privilégiée qu'un simple particulier. Ce n'est pas un devoir onéreux pour une telle compagnie que d'avoir à fournir une garantie, et qu'est-ce qui nous empêche alors de créer les mêmes obligations pour tous?

M. COCKSHUTT: Il me paraît exister une grande différence entre une compagnie d'administration, agissant comme telle, et un simple particulier. Si mon ami de Brome désirait ouvrir une banque, il lui serait impossible de le faire, les banques dépendent de chartes dans lesquelles le Gouvernement a spécifié que certaines conditions devront être remplies avant que la banque puisse recevoir des dépôts. Les compagnies d'administration sont pareillement soumises à certaines prescriptions, et les administrateurs de biens estiment que les obligations de ces compagnies constituent un excellent placement, ce qui indiquerait que la loi considère que les compagnies d'administration offrent toutes les garanties voulues, puisque les administrateurs qui font de mauvais placements encourent une lourde responsabilité.

M. JACOBS: Prenez le cas de la "Dominion Trust Company."

M. COCKSHUTT: Je conçois facilement que le simple particulier se trouvera dans une situation désavantageuse. Mais, s'il fait de ces opérations son métier, il n'aura qu'à prendre une police d'assurance de $10,000 dans une compagnie de garantie—

un privilège dont tout homme intègre peut s'assurer,—et rien ne l'obligera à multiplier cette garantie indéfiniment. On doit présumer qu'il sera en état de payer la prime que coûte cette garantie de $10,000. Mais la compagnie d'administration ne sera pas soumise à cette obligation, parce qu'elle offre une plus grande sécurité financière, que lui reconnaît d'ailleurs le gouvernement provincial. Mon ami de Brome, qui fait partie du comité, doit se rappeler que nous avons admis qu'il existait une grande différence, au point de vue de la sécurité, entre un simple particulier et une compagnie d'administration soumise à des statuts et à des règlements spéciaux qu'il lui faut respecter.

M. McLEAN (Royal): Ces compagnies d'administration sont-elles nommées syndics officiels par le Gouverneur en conseil?

L'hon. M. GUTHRIE: J'ai expliqué qu'elles avaient la faculté de se faire nommer.

M. McLEAN (Royal): Elles ne sauraient agir comme syndic d'une succession avant d'avoir été préalablement nommées par le Gouverneur en conseil?

L'hon. M. GUTHRIE: Assurément non.

M. McLEAN: Voilà qui est très sage. Récemment, au Nouveau-Brunswick, une petite compagnie se constituait en corporation à certaines fins—j'ignore lesquelles—et de petites compagnies d'administration se sont constituées en corporation dans d'autres provinces: il importe donc que le Gouverneur en conseil exerce beaucoup de prudence avant de nommer syndics officiels des compagnies d'administration, et il devra s'assurer qu'elles ont l'actif voulu et que leur charte leur donne l'autorité nécessaire pour agir comme séquestres ou syndics.

M. MOWAT: Dans Ontario, il suffira de choisir des compagnies d'administration qui se sont conformées aux lois de la province. De fait, ces compagnies figurent sur une liste approuvée par la province, et la province voit chaque année à ce qu'elles n'encourent pas des responsabilités qui dépassent les garanties qu'elles offrent. Il leur faut déposer au gouvernement provincial des garanties qui correspondent aux obligations qu'elles contractent.

M. McMASTER: Cela se pratique-t-il dans toutes les provinces?

M. MOWAT: Je l'ignore, mais je présume que cela doit se faire. Je ne vois pas la nécessité de soumettre une compagnie d'administration à l'obligation en question, quand elle doit être approuvée par la province. Le comité avait en vue la sécurité du public, et notre but n'était pas de pratiquer la bienveillance envers les jeunes comptables assermentés.

M. McMASTER: Il n'est pas question de bienveillance; je demande justice. Il est souverainement injuste, dans la répartition des charges de confiance, d'obliger le simple particulier, le membre d'une profession ou d'une firme, à fournir une garantie, et d'en exempter la compagnie d'administration qui remplit exactement les mêmes fonctions par l'entremise de ses commis ou employés.

M. JACOBS: Une vraie faillite?

M. McMASTER: D'après les règles de procédure de la province de Québec, les cautionnements judiciaires se donnent d'ordinaire devant l'un des sous-protonotaires de la cour Supérieure, ou devant l'un des greffiers de la cour d'Appel. Je veux savoir si le bill établit la procédure à suivre. Cela peut être inutile. L'affaire peut être régie par les règles et ordonnances rédigées pour donner effet au présent bill; cependant, si la question n'a pas été tranchée, il serait sage, il me semble de dire devant quel fonctionnaire se donneront ces cautionnements.

L'hon. M. GUTHRIE: Je suis porté à croire que cette question serait réglée par les règles ordonnances, mais en tout cas, le cautionnement doit être accepté par Sa Majesté.

L'hon. M. LEMIEUX: Selon moi, le taux de l'intérêt ne devrait pas être plus élevé que celui des caisses d'épargne de l'Etat.

M. JACOBS: Pourquoi pas? Nous payons 5½ p. 100 au public pour l'usage de son argent.

(Le paragraphe est réservé.)

Sur l'article 14, paragraphe 6 (garantie).

M. McMASTER: Ce paragraphe ne me paraît pas rendre pleine justice, disons, au jeune comptable assermenté qui ne fait des affaires que depuis peu. Il doit donner une garantie, mais une compagnie fiduciaire n'y est pas tenue. Pourquoi serait-elle dans une situation plus avantageuse qu'une société de comptables autorisés ou qu'un simple comptable autorisé? Les deux devraient être absolument sur le même pied.

L'hon. M. GUTHRIE: En théorie, la compagnie fiduciaire est déjà approuvée, il va sans dire et doit, dans tous les cas, faire des dépôts entre les mains du Gouvernement

—non pas du Gouvernement fédéral, mais des gouvernements provinciaux.

M. McMASTER: Non dans ce but.

L'hon. M. GUTHRIE: Mais pour tous les dépôts et cautionnements. Quant à leur solvabilité en général, elles sont tenues de faire des dépôts—du moins, je sais qu'elles y sont tenues dans la province d'Ontario, et je crois que cette pratique prévaut dans les autres provinces.

L'hon. M. LEMIEUX: Et la Dominion Trust Company?

L'hon. M. GUTHRIE: Nous avons assez de chats à fouetter. Je sais que, dans la province d'Ontario, nous acceptons des compagnies fiduciaires approuvées comme gardiennes des dépôts les plus sacrés sans exiger de cautionnement supplémentaire. Le Parlement les constitue en corporations pour cette fin-là, entre autres. Par conséquent, je ne crois pas que nous devrions retirer ce que nous avons accordé et dire: Vous devez obtenir la garantie d'une autre compagnie. J'aperçois la différence que mon honorable ami a signalée; cependant, je pense qu'il n'est que raisonnable d'accepter une bonne compagnie de garantie sans exiger un cautionnement semblable.

M. McMASTER: La garantie est donnée exclusivement pour assurer l'exécution de ce que je pourrais appeler des travaux professionnels. Dans ce cas, la compagnie fiduciaire n'en est pas un dans le principe; elle est séquestre ou syndic. Il me semble éminemment injuste envers les comptables assermentés, de dire: Bien que vous concurrenciez dans cette partie les compagnies fiduciaires, celles-ci, précisément parce qu'elles sont des compagnies de fiduciaires, ne seront pas tenues de faire un dépôt ou de donner un cautionnement, mais vous, particulier, devrez le faire quelque grande que soit votre réputation ou votre solvabilité. La loi devrait être juste et égale et je soumets avec confiance que vous accordez un avantage injuste à une compagnie fiduciaire sur une société de comptables autorisés, ou un simple comptable, selon le cas.

L'hon. M. GUTHRIE: Aujourd'hui, dans toutes les provinces, dans le cas d'une mise sous séquestre, lorsque le tribunal nomme un particulier comme séquestre, il exige une garantie, mais il n'en exige pas, s'il nomme une compagnie fiduciaire. C'est une question d'usage reconnue ici et dans tous les autres pays, simplement parce que l'expérience a démontré que les cautionnements et les garanties de ces compagnies sont en sommes meilleures que les garanties particulières.

L'hon. M. LEMIEUX: Si mes souvenirs sont fidèles, il y a eu dans les journaux de Toronto une longue polémique au sujet des garanties de ces compagnies, après que des compagnies de prêts hypothécaires eussent négligé "de casquer". Le ministre s'en souvient-il?

L'hon. M. GUTHRIE: J'ai entendu des reproches, j'en ai fait moi-même.

L'hon. M. LEMIEUX: Il me semble que dans ma province les compagnies fiduciaires ont des fonctions spéciales; elles administrent les successions.

M. McMASTER: Elles le peuvent, mais elles ne le font pas généralement.

L'hon. M. GUTHRIE: Et elles peuvent agir comme syndics des faillites, d'après le présent bill.

Une compagnie d'administration, précisément parce qu'elle est une compagnie de fidéicommis, devrait donner des garanties, mais ce n'est pas toujours le cas. Il y a eu, au cours des dernières années, une faillite remarquable d'une compagnie d'administration, et un grand nombre de personnes ont éprouvé des pertes.

M. JACOBS: Une faillite honorable?

M. McMASTER: Je n'ai pas dit une "faillite honorable", mais "faillite remarquable". Ces compagnies d'administration ne sont pas tenues, je pense, de déposer un cautionnement entre les mains du Gouvernement fédéral qui s'est déchargé sur d'autres épaules de sa juridiction à cet égard. Cela étant, ne vaudrait-il pas mieux mettre sur un même pied les comptables assermentés et les compagnies de fidéicommis? Certaines provinces peuvent manquer de prudence vis à vis les compagnies fidéicommis. Je n'insisterai pas parce que je ne suis pas au courant.

M. JACOBS: La Colombie-Anglaise, par exemple.

M. McMASTER: Cette province peut permettre aux compagnies d'administration de faire leurs opérations contrairement aux principes d'affaires, je veux dire qu'elles peuvent émettre plus de valeurs qu'elles ne peuvent en garantir. Alors, pourquoi le département du secrétariat d'Etat ou les autres autorités fédérales, plutôt que de se reposer sur neuf juridictions différentes de la garantie à accorder aux créanciers, pourquoi, dans ce but, dis-je, comme dans un but de justice, les autorités fédérales

ne mettraient-elles sur un même niveau la compagnie de fidéicommis et l'homme ordinaire qui fait un travail de fidéicommis?

M. COCKSHUTT: Le gouvernement d'Ontario a déjà ce dépôt; pourquoi donc forcer la compagnie de faire un nouveau dépôt? La compagnie doit avoir l'approbation des lois de la province.

M. McMASTER: Le cautionnement déposé par la compagnie d'administration à la province d'Ontario n'est pas dans ce but spécifique, mais relativement à d'autres opérations de la compagnie. Il s'agit maintenant d'une affaire particulière de la compagie, et je ne vois pas pourquoi nous ferions une distinction.

L'hon. M. GUTHRIE: La garantie est proportionnée à toutes les affaires transigées par la compagnie d'administration.

M. JACOBS: Une compagnie de fidéicommis n'est pas plus honnête que ceux qui la composent. Il y a un an ou deux, la "Dominion Trust Company" de la Colombie-Anglaise, a failli, et les personnes qui avaient placé leur confiance en cette institution ont perdu de grosses sommes d'argent. Je suis encore d'avis, avec l'honorable représentant de Brome (M. McMaster) que cet article doit être amendé. Je propose donc:

Que dans le paragraphe de l'article 14 les mots "nonobstant les dispositions du présent article, il n'est pas nécessaire que cette garantie soit fournie par des compagnies fidéicommis approuvées conformément à la loi de la province" soient rayés.

L'hon. M. GUTHRIE: Je prierai mon honorable ami de réserver la motion jusqu'à l'étude du projet de loi, demain. Dans l'intervalle, je prendrai une décision. Je ne suis nullement lié à cet article. Il est cependant conforme à la coutume générale, et ce serait une innovation que de le biffer. Je ne voudrais pas que ce bill fût adopté avec un blâme pour les grandes compagnies d'administration du Canada. Je désirerais son adoption conformément aux usages reçus des mesures qui traitent des compagnies d'administration.

M. JACOBS: Si c'est là le seul blâme auquel s'exposent ces compagnies, marchez.

L'hon. M. GUTHRIE: Le public est convaincu que les placements dans les compagnies d'administration sont sages. Je le crois, et je ne voudrais pas laisser croire que nous manquons de confiance en ces compagnies. Nous discutons ici une mesure très importante avec ce qui semble être une affaire sans importance.

[M. McMaster.]

M. McMASTER: Je ne crois pas que ce soit une chose sans importance que d'être juste pour l'homme de profession.

L'hon. M. GUTHRIE: Je ne pense pas que le cas doive se présenter une fois par année.

M. MIDDLEBRO: Le Gouverneur en conseil a le pouvoir de nommer un syndic, et il n'en nommera qu'un qui soit responsable. Alors, si le Gouverneur en conseil choisit une compagnie d'administration, il montre qu'il sait cette compagnie solvable. Ce n'est pas un éloge à faire à ceux qui choisissent une compagnie de fidéicommis que de laisser entendre que cette compagnie ne pourrait pas être solvable. Nous revenons à notre ancienne position, c'est-à-dire que le choix d'un syndic qui s'exécutera de ses fonctions sans garantie, doit être fait par le Gouvernement, et qu'en faisant ce choix, il se demandera si oui ou non la compagnie est solvable.

(L'amendement et le paragraphe sont réservés.)

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

La séance est levée à onze heures moins un quart.

CHAMBRE DES COMMUNES.

Présidence de l'hon. EDGAR N. RHODES.

Vendredi, 2 mai 1919.

DEPOT DE NOUVEAUX DOCUMENTS RELATIFS AUX FORCES HYDRO-ELECTRIQUES DU SAINT-LAURENT.

L'hon. N. W. ROWELL (président du conseil): Hier, j'ai déposé sur le bureau de la Chambre quelques documents relatifs à la demande de la St. Lawrence River Power Company pour construire certains travaux sur le Saint-Laurent. La Chambre a ensuite exprimé le désir de faire imprimer ces documents et pour que le dossier soit complet, j'ai l'honneur de déposer sur le bureau ces nouveaux documents: Ordre intérimaire et opinion de la Commission internationale conjointe relatifs à cette demande et exposé du cas du gouvernement du Canada au sujet de cette demande.

Avec le consentement de la Chambre, j'ai l'honneur de proposer:

Que les documents se rapportant à la demande de la St. Lawrence River Power Company de construire certains travaux dans le chenal sud du sault du fleuve Saint-Laurent, déposés sur le bureau le 1er mai dernier, aussi l'ordre intérimaire et l'opinion de la commission conjointe internationale touchant ladite demande et l'exposé du cas du gouvernement du Canada, déposé sur le bureau aujourd'hui, soient imprimés sans délai, et que la règle soit suspendue à cet effet.

L'hon. sir SAM HUGHES: N'existe-t-il pas des plans relatifs à cette affaire, que l'on devrait aussi publier?

L'hon. M. ROWELL: Je ne doute pas qu'on ait remis des plans touchant la cause soumise à la commission conjointe internationale, mais à ma connaissance le Gouvernement ne possède aucun de ces plans.

Avant d'adopter cette motion, monsieur l'Orateur, me sera-t-il permis d'appeler l'attention sur une disposition des minutes du Conseil exposant le cas du gouvernement du Canada?

Je citerai le texte du document afin de dissiper le malentendu qui me semble exister dans le public touchant l'attitude du Gouvernement à l'égard du developpement des forces hydrauliques du Saint-Laurent. Je lirai donc un extrait des minutes:

C'est aussi dans cette intention que le gouvernement canadien juge à propos de revenir ici sur la proposition que contient le décret du conseil du 2 septembre 1918, à l'effet que les gouvernements des deux pays prennent de concert des mesures immédiates en vue de préparer et de mener à bonne fin l'exécution d'un projet tendant à capter les forces hydrauliques du Saint-Laurent de la façon la plus économique et la plus compréhensive dans l'intérêt du peuple des deux pays. Au cas même où pour le moment on devrait songer uniquement à utiliser une partie seulement du rendement total de la force hydraulique du Saint-Laurent, il serait bon toutefois d'élaborer dès le début un plan d'ensemble auquel on pourrait ajouter de nouveaux développements de temps à autre et selon que les circonstances l'exigeraient. Si nous n'élaborons pas un plan d'ensemble, le grand danger dont nous serons constamment menacés, c'est qu'il peut arriver à la longue que la navigation du Saint-Laurent soit négligée ou même irrémédiablement compromise; car il ne faut pas perdre de vue que, tant au point de vue national qu'au point de vue international, c'est surtout comme voie navigable que cette grande voie commerciale est précieuse, mais que ses avantages sous ce rapport n'ont pas encore encore été entièrement mis en œuvre. Il est certain d'un autre côté, que l'utilisation subordonnée et accessoire mais importante de ces eaux internationales limitrophes en vue de générer l'énergie électrique par une série d'entreprises particulières, indépendantes les unes des autres, et au petit bonheur, ne donnera jamais de résultats aussi satisfaisants que si elle était faite en vertu de vastes plans plus élaborés après mûre réflexion et sous la direction des gouvernements des deux pays; pour entreprendre de pareils travaux, il est évidemment nécessaire que les deux pays s'entendent et agissent de concert. Cependant, nous l'avons donné à entendre, ce n'est pas tout. Outre les avantages économiques, il y a la considération bien plus importante encore du respect des traités et des conventions conclues entre les deux pays. L'adoption de ce projet commun à titre de programme international serait, cela se conçoit, de nature à prévenir en maintes circonstances des mécontentements et des malentendus, qui autrement pourraient surgir de temps à autre soit aux Etats-Unis soit au Canada, si l'aménagement de ces forces hydrauliques était laissé à l'initiative privée. Ces entreprises, sans doute, sont considérées de plus en plus comme des utilités publiques; il s'ensuit donc que le public devrait assumer le risque d'aménager ces pouvoirs hydrauliques et s'assurer les avantages qu'ils donneront en retour. Donc pour cette raison et pour les autres considérations que nous avons fait valoir ci-dessus, le gouvernement canadien est fermement convaincu que l'on ne devrait pas permettre à des entreprises particulières de nuire à l'exécution d'une mesure générale d'aménagement des forces hydrauliques du Saint-Laurent; le gouvernement refusera à l'avenir de sanctionner les droits de toute entreprise particulière de cette nature.

L'hon. sir SAM HUGHES: Ce document émane-t-il du gouvernement canadien?

L'hon. M. ROWELL: C'est un extrait des minutes du Conseil privé adopté par le Gouvernement canadien et envoyé au gouvernement des Etats-Unis pour énoncer la politique que nous entendons suivre.

(La motion est adoptée).

1re LECTURE

De divers projets de loi émanant du Sénat:

Le 1er, pour faire droit à Albert Greensward;

Le 2e, pour faire droit à May Jane Lyons;

Le 3e, pour faire droit à Rose Kent Miller;

Le 4e, pour faire droit à Elizabeth Winters.

LE TRAITE DE PAIX ET LA JOURNEE DE HUIT HEURES.

M. BLAKE: Monsieur l'Orateur, je désire signaler à l'attention du Gouvernement un article que les journaux ont publié, le 30 avril dernier, affirmant qu'une disposition fixant la journée de travail à huit heures a été insérée dans le traité de paix. Je veux savoir si le secrétaire d'Etat pour les affaires étrangères possède quelques renseignements à ce sujet?

L'hon. M. ROWELL (président du conseil): Nous espérons recevoir prochaine-

ment le texte du traité; il est possible que dès lundi prochain, nous soyons en mesure de répondre à la question de l'honorable député.

ORDRE SUIVI DANS LA DEMOBILISATION DES MARINS DE LA FLOTTE.

L'hon. M. BALLANTYNE: Je désire fournir à l'honorable député de Guysborough (M. Sinclair) les renseignements qu'il a demandés hier relativement à la demobilisation des marins.

Le nombre des marins en service actif d'après les statistiques du département des Affaires navales au 15 novembre 1918, était comme suit:

Officiers	700	
Marins	4,768	5,468
Au 15 avril 1919: officiers	206	
Marins	1,759	1,978
Nombre total des marins démoblisés.		3,490

La démobilisation s'effectue aussi rapidement que possible; on commence par libérer les marins qui seront enrôlés au début des hostilités.

Les marins des divisions d'outre-mer sont libérés dès leur retour d'Angleterre.

Les marins stationnés à Halifax et à Esquimalt servent à bord des navires en service, car il est nécessaire de les maintenir dans un situation convenable.

Le nombre des vaisseaux se réduit et les hommes sont remerciés aussi rapidement que le service le permet.

ASSEMBLEES OUVRIERES A TORONTO.

M. ARCHAMBAULT: Je désire signaler à l'attention de la Chambre un incident très grave qui s'est produit à Toronto hier. J'ai lu ce qui suit dans le "Citizen" d'Ottawa de ce matin:

Un des orateurs a été vivement applaudi à la réunion d'hier soir lorsque, s'adressant à ses auditeurs, il s'est écrié: "Camarades et compagnons bolchévicks". . . "Tous nous savons que l'œuvre de propagande inaugurée ici tend à une révolution..." "Nous sommes au Canada dans les premières affres d'un bouleversement universel. Nous sommes gouvernés ici par des arrêtés et des décrets émis par les capitalistes et les financiers de ce pays. Il va falloir vous lever dans votre force et braver le Gouvernement qui vous enlève la liberté de parole."

Le Gouvernement a-t-il l'intention d'intervenir dans cette affaire?

L'hon. sir THOMAS WHITE (premier ministre intérimaire): Il ne me semble pas que le Gouvernement doive intervenir. Je suis porté à croire qu'à cette réunion l'orateur a pu céder à l'influence des raisonnements fallacieux de certains membres de la gauche, qui ont prétendu que le pays était gouverné par le conseil et non plus comme le voudrait la constitution.

[L'hon. M. Rowell.]

RAPATRIEMENT DE MARINS CANADIENS DU SERVICE IMPERIAL.

M. NICHOLSON (Algoma-Est): Un certain nombre de jeunes Canadiens s'étaient enrôlés dans le service impérial et l'on procède en ce moment à leur libération. J'ai reçu ce matin une lettre à propos d'un jeune homme parti du Canada en 1915, blessé en 1916 et renvoyé plus tard à son régiment, une fois rétabli. Ce régiment a été dépêché aux Indes et le jeune homme, revenu en Angleterre au mois de mars, a été congédié le 8 avril, puis a quitté l'Angleterre à ses propres frais. Nulle disposition n'a été prise pour son retour au Canada; à lui de se tirer d'affaire, sans rémunération pour le retard. Il me semble que c'est là une situation qui demande que le Gouvernement intervienne de quelque manière, pour rendre au moins justice à ces jeunes gens.

Major général MEWBURN (ministre de la Milice et de la Défense): Il y a une dizaine de jours, j'ai appris que des Canadiens des troupes impériales désiraient s'en revenir, mais étaient incapables de faire les arrangements voulus pour leur transport. Parmi eux se trouvaient des officiers du corps d'aviation. J'ai câblé au ministre outre-mer, le priant de s'entendre avec les bureaux de la guerre pour le rapatriement immédiat des Canadiens attendant leur libération en Angleterre; le Gouvernement du Canada devant en faire les frais et les porter au compte du gouvernement britannique, je me suis adressé, en outre, au War-Office, demandant que les Canadiens enrôlés dans les troupes impériales et à qui des commissions ont pu être données eussent le privilège de prendre leur congé et de revenir au Canada; que, de plus, on prît des dispositions pour les rapatrier. Le ministre d'outre-mer répond qu'il a soumis la chose au War-Office et fera tout son possible pour que l'on accède à cette demande.

L'hon. sir SAM HUGHES: Quelle affaire le War-Office a-t-il à ces hommes libérés du service? Il appartient au gouvernement du Canada, et non au War-Office, de les ramener dans leurs foyers.

Major général MEWBURN: Ils ne sont pas tous libérés.

L'hon. sir SAM HUGHES: Ils devraient l'être.

EXPLICATION SUR UN FAIT PERSONNEL.

M. EDWARDS: Je demande la parole pour une question personnelle.

Le numéro de ce matin de ce grand magazine de famille, imprimé à Ottawa, qui a nom le "Journal", et dont l'éditeur est un M. P. D. Ross, contient un article de rédaction intitulé: "An Unjust Aspersion", au cours duquel le rédacteur dit que j'ai tenu ce langage—du moins, il me l'attribue; les paroles en question sont entre guillemets, et mon nom paraissant dans le même paragraphe, on est porté à croire que je les ai prononcées:

> Un certain nombre d'officiers de la milice se balladant en uniforme, qui ne sont jamais allés au front ou qui n'ont jamais voulu y aller.

Monsieur l'Orateur, je ne me suis jamais servi de ces termes dans cette Chambre ou en dehors de cette Chambre. Au cours de mes observations, je n'ai fait aucune allusion à ceux qui "se promenaient en uniforme". Mes observations dénotaient clairement que je ne parlais pas d'hommes en uniforme, mais d'hommes qui avaient été attachés à la milice et qui avaient fait l'exercice pendant plusieurs années, mais qui n'avaient pas endossé l'uniforme à la déclaration de guerre ou pendant la durée des hostilités. Je ne tiens pas à ce que l'on me représente comme jetant du discrédit sur des hommes qui portaient l'uniforme, et je n'ai jamais dit du mal d'eux. Il me suffisait de voir qu'ils portaient l'uniforme; après cela, il appartenait au Gouvernement ou au ministère de la Milice de dire s'ils étaient allés outre-mer ou si, en restant ici, ils servaient leur pays d'une manière plus avantageuse. Naturellement, une simple vérité comme cela ne compte pas pour le rédacteur du "Ottawa Journal".

M. l'ORATEUR: A l'ordre. L'honorable député a fait sa dénégation; il ne saurait aller plus loin sans enfreindre le règlement.

M. EDWARDS: Je désire protester énergiquement contre l'injuste accusation que cet article de rédaction porte contre moi, et je dis qu'un homme qui a reçu quelque $80,000. . .

M. l'ORATEUR: A l'ordre.

M. EDWARDS: au cours de ces cinq dernières années de ce Gouvernement . . .

Quelques VOIX: A l'ordre.

M. EDWARDS: Ferait mieux de s'occuper à d'autres choses qu'à. . .

M. l'ORATEUR: A l'ordre.

M. EDWARDS: dire du mal des députés de cette Chambre.

SUITE DE LA DISCUSSION DU PROJET DE LOI TENDANT A MODIFIER LA LOI DES FAILLITES.

La Chambre se forme en comité général et passe à la suite de la discussion sur le projet de loi (bill n° 18), présenté par l'honorable M. Guthrie, tendant à modifier la loi des faillites.

M. le PRESIDENT: Lorsque le comité à ajourné, hier soir, nous étions arrivés à l'article 14 que l'on discutait alinéa par alinéa. Nous en étions au pragraphe 6.

Sur l'article 14, paragraphe 6 (garantie).

L'amendement (M. Jacobs) est adopté.

Le paragraphe, ainsi modifié, est adopté.

Sur le paragraphe 7 (le cautionnement doit être tenu en vigueur).

M. ARCHAMBAULT: Ai-je compris que le ministre disait hier qu'il n'avait pas reçu de plaintes de la part des chambres de commerce, des conseils municipaux ou des administrations provinciales au sujet de ce projet de loi? N'est-il pas vrai que le premier ministre de la province de Québec a envoyé une communication s'opposant à ce bill?

L'hon. M. HUGH GUTHRIE (solliciteur général): Je n'ai reçu aucune protestation d'un gouvernement provincial. Des copies de ce projet de loi, tel qu'il était, après avoir été étudié en comité spécial l'an dernier, ont été soumises aux gouvernements provinciaux, et il se peut que la protestation du premier ministre ait été envoyée à quelque autre ministère du gouvernement. Je vais faire des recherches à ce sujet..

M. McKENZIE: Quelle assurance avons-nous que ces cautionnements seront tenus en vigueur? Une caution responsable à une certaine date peut ne valoir absolument rien le lendemain. Je suis d'avis que l'on devrait stipuler que la garantie doit se continuer.

L'hon. M. GUTHRIE: C'est assurément l'intention en vue, que la garantie doit se continuer. Le paragraphe 4 stipule:

> Nul syndic autorisé ne doit accepter une cession ou fiducie, ni exercer aucune fonction en vertu de la présente loi, à moins d'avoir donné et jusqu'à ce qu'il ait donné une garantie à la satisfaction du Gouverneur en conseil, par des cautionnements ou autrement, à Sa Majesté, telle que représentée par l'officier ministériel que peut désigner le Gouverneur en conseil, qu'il rendra fidèlement compte de, et paiera et transmettra tous les deniers et biens reçus par lui, en sa qualité de tel syndic.

Nul syndic ne peut ou accepter ou faire de cession tant que la garantie est là. Je suppose que l'officier qui sera désigné verra à ce que les cautionnements soient renouvelés de temps à autre.

Un syndic n'aura pas le droit d'exercer ses fonctions, si son cautionnement n'est pas en vigueur. Je me demande s'il est d'usage de décréter qu'il devra être maintenu, mais nous pourrions peut-être ajouter un article qui prescrira que le syndic n'aura plus qualité pour agir, si la garantie cesse pour un motif quelconque. Cependant, je suis d'avis qu'il est aisé de conclure qu'elle doit être maintenue.

M. McKENZIE: Les tribunaux des provinces seraient assurément mieux en état de trancher cette question que le Gouverneur en conseil. Je me demande quelles connaissances exactes ce dernier peut avoir concernant une caution de la Colombie-Anglaise ou du Yukon, par exemple. Il ne saurait obtenir des renseignements de lieux éloignés aussi promptement que les tribunaux. Je ne veux pas prendre une grande part à la discussion du présent bill, mais il me semble que, si les tribunaux doivent avoir quelque chose à faire, c'est d'approuver les cautionnements. En cas de défaut, le recours le plus expéditif et le plus commode serait de demander à l'un des juges de la province de substituer une autre caution, afin que tout fonctionne bien.

L'hon. M. GUTHRIE: Je n'admets pas tout à fait que ce serait le recours le plus commode. Je suis convaincu qu'il y a un officier ministériel qui s'occupe maintenant d'approuver le choix des cautions beaucoup plus promptement qu'une cour de justice pourrait le faire. Je ne sais pas au juste de quel service public relève cette besogne; mais presque chaque jour, il se rend des décisions sur la validité des garanties. Aux termes du paragraphe 4, un fonctionnaire doit être désigné pour examiner et accepter ces dernières. Celui-ci sera au courant, j'imagine, de toutes les catégories de garanties. Je suis persuadé que, dans la pratique, le cautionnement sera fourni par une compagnie de garantie. Il se peut que, dans quelques cas, on offre le cautionnement d'un particulier, mais je doute fort que le Gouvernement l'accepterait. Le gouvernement de l'Ontario ne le fait pas. Il avait l'habitude de l'accepter, mais maintenant il n'accepte que le cautionnement d'une compagnie de garantie. On a jugé que cela était beaucoup plus satisfaisant, et je crois que le gouvernement fédéral suivra cette pratique.

[L'hon. M. Guthrie.]

M. McKENZIE: Dans ce cas, pourquoi le ministre ne spécifie-t-il pas que le cautionnement sera celui d'une compagnie de garantie?

L'hon. M. GUTHRIE: Le bill ne l'exige pas. Il déclare qu'une garantie sera donnée à la satisfaction du Gouverneur en conseil. Je ne suis pas sûr que celui-ci ait prescrit une forme particulière de cautionnement quant au service public; mais je sais que, dans la plupart des cas, le cautionnement est donné par une compagnie de garantie. Dans l'Ontario, le seul qui soit accepté dans ces cas-là est celui de ces compagnies. Je ne suis pas prêt à dire quelle est la règle ici, mais la garantie doit être acceptée par le Gouverneur en conseil. Je n'ai aucun doute que, aux termes du paragraphe 4, l'officier ministériel qui sera désigné fera en sorte que la garantie ait la la forme voulue.

M. McKENZIE: J'ai le plus grand respect possible pour l'Exécutif actuel, ou tout autre. Je sais que les conseils des ministres ont à s'occuper d'un grand nombre de sujets importants et qu'ils sont d'ordinaire très affairés, et j'ai peine à croire qu'ils seront en mesure de prêter assez d'attention à la garantie pour s'assurer qu'elle est suffisante. Je ne crois pas qu'ils aient le temps de s'occuper de ces matières. C'est pourquoi je déclare qu'un juge en Chambre ou au tribunal, qui a pour attribution particulière d'étudier des questions semblables, serait le fonctionnaire voulu pour régler l'affaire. Toutefois, si le ministre peut nous donner l'assurance que la garantie sera complète et que les syndics, après avoir reçu l'argent des créanciers, ne se cacheront pas pour les priver des quelques dollars qui proviennent de la faillite, je ne m'inquiéterai pas beaucoup. A mon avis, le présent Gouvernement, voire même tout autre, ne peut pas avoir de connaissances particulières concernant les garanties, car des officiers ministériels sont venus me trouver pour savoir ce que je pensais d'habitants de différentes parties du pays, et pour me demander s'ils devaient accepter leur cautionnement. S'ils avaient eu des moyens de se renseigner, ils ne m'auraient pas importuné. Je ne veux pas revenir à la charge, mais j'insiste auprès du ministre sur la nécessité de faire en sorte que l'application de la loi ne soit pas une moquerie et qu'il n'y ait ni improbité, ni corruption.

L'hon. M. GUTHRIE: Dans la rédaction du projet, nous avons cru devoir, pour plus de certitude, décréter dans le paragraphe suivant qu'il y aura une double garantie—

non seulement la première garantie de $10,000, mais la garantie relative aux biens de chaque débiteur. A mes yeux, la garantie est complète.

M. COCKSHUTT: Le fait de confier la garde de la garantie au Gouverneur en conseil n'indique-t-il pas que c'est à ce dernier qu'il doit appartenir de dégager le cautionnement, lorsqu'il a la conviction que le syndic a rempli tous ses engagements? A mon avis, le cautionnement ne court aucun risque tant qu'il reste confié au Gouverneur en conseil.

M. McKENZIE: La garantie peut être bonne ou ne rien valoir.

M. COCKSHUTT: Aux termes du projet de loi, elle doit être absolue. Elle sera fournie par quelque compagnie de trust ou de cautionnement dont la solvabilité est certaine. Si l'avis de l'honorable député l'emportait, la cour siégeant dans le district pourrait ordonner aux détenteurs de la garantie, qui seraient à Ottawa, de remettre les fonds et, chose vraiment anormale, on verrait le petit commander au grand. Le Gouverneur en conseil ayant la garde de la garantie, il serait de son devoir, ce me semble, de veiller à ce que les cautionnements ne fussent libérés qu'après remise des deniers aux parties y ayant droit.

M. McKENZIE: Mon honorable ami ne saisit pas bien mon objection. Si le ministre veut bien veiller à ce que le cautionnement soit fourni par quelque compagnie de garantie, ou à ce qu'il soit absolument certain et durable, je ne trouverai plus rien à redire. Ce que je trouve mauvais, c'est qu'il soit possible d'induire le Gouverneur en conseil à accepter un cautionnement portant la signature de deux ou trois personnes qui, solvables aujourd'hui, pourraient bien ne plus l'être demain. Si j'avais à me chercher une caution à Brantford, j'aimerais mieux m'en rapporter à l'avis de l'honorable député qu'à celui du Gouvernement sur la solvabilité de cette caution, vu que le représentant de la ville saurait parfaitement à quoi s'en tenir.

L'hon. M. GUTHRIE: L'honorable député peut compter que le Gouvernement ne manquera pas de veiller à ce que le cautionnement soit absolument sûr et durable.

M. JACOBS: Je ne trouve dans le projet de loi aucune disposition prescrivant que dans le cas où le syndic ne remplirait pas tous ses engagements, le cautionnement remis au registraire devra être immédiatement appliqué à son successeur. Le paragraphe 8 est muet là-dessus. Peut-être en est-il question ailleurs; quoi qu'il en soit, ce cautionnement doit, dans la pensée du législateur, être applicable à qui agit au nom des créanciers.

L'hon. M. GUTHRIE: Je ne sais ce que l'honorable député veut dire. La révocation du syndic fait l'objet d'une disposition particulière. Il est dit à l'article 15:

> Un syndic autorisé peut être révoqué, et un autre peut lui être substitué ou un syndic autorisé supplémentaire peut être nommé par la cour.

M. JACOBS: Ce n'est pas là la question. Après avoir été nommé, le syndic est tenu de fournir au registraire, par cautionnement ou autrement, la garantie du fidèle accomplissement de son devoir. Supposons qu'il prenne la fuite en emportant avec lui les deniers et les valeurs du failli; il n'y a pas de prescription autorisant le nouveau syndic à réclamer au registraire la remise d'une partie du montant de la garantie fournie par son prédécesseur.

L'hon. M. GUTHRIE: Il est à présumer qu'en cas de détournement de fonds le registraire peut donner effet à la garantie.

M. JACOBS: Au profit des créanciers?

L'hon. M. GUTHRIE: Oui.

M. JACOBS: Tel est l'esprit du projet de loi, mais je n'y trouve aucune disposition formelle à cet effet. Il est bien entendu que les créanciers n'ont aucun titre à l'égard de la première garantie de $10,000. Cette somme sera confiée au secrétaire d'Etat ou à quelque autre personne autorisée et fera partie du revenu consolidé pour l'exercice alors courant. C'est de la seconde garantie que je veux parler.

L'hon. M. GUTHRIE: A l'avis de l'honorable député, faudrait-il donner une plus grande portée à ce paragraphe en prescrivant que le registraire devra faire servir la garantie à indemniser les créanciers?

M. JACOBS: Oui.

L'hon. M. GUTHRIE: Cette condition est implicitement contenue dans le texte; s'il en était autrement, la garantie n'aurait aucune raison d'être. Bien qu'il n'y ait aucun besoin de l'énoncer en toutes lettres, je ne vois pas d'inconvénient à le faire.

M. JACOBS: Cette condition se rattache naturellement au paragraphe 8.

M. McLEAN (Royal): La manière de voir du solliciteur général me paraît absolument juste. Ces garanties officielles sont remises aux fonctionnaires de la cour et, en cas de manquement, ceux-ci, sur l'ordre du tri-

bunal, intentent des procédures pour se faire autoriser à en placer le montant au crédit des créanciers. C'est ainsi qu'on fait lorsqu'il s'agit de cautionnement de cette nature. Il s'est produit nombre d'affaires de ce genre et le règlement s'en est toujours effectué aisément. Il n'y a donc pas lieu d'ajouter la disposition que suggère l'honorable député (M. Jacobs), l'objet auquel elle tend étant déjà suffisamment énoncé dans le paragraphe.

Le cautionnement peut être en vigueur par les fonctionnaires du tribunal, d'après les instructions de ce tribunal.

L'hon. M. GUTHRIE: Nous pourrions ajouter ces mots:

Et lesdits cautionnements pourront être mis en vigueur par le registraire dans l'intérêt de ladite propriété.

M. MIDDLEBRO: L'article dit d'une façon spécifique touchant le cautionnement:

Pour le règlement ,paiement et transfert de toutes sommes d'argent et valeurs reçues ou devant être reçues par lui à titre de syndic relativement aux biens de tel débiteur.

Vous pourriez aussi bien insérer un article disant qu'à défaut de paiement vous aurez le pouvoir de vous saisir du cautionnement. C'est absolument inutile.

M. JACOBS: :Mais le registraire est le fonctionnaire du tribunal et si l'argent n'est pas perçu par lui, sans aucune instruction spécifique il peut être tenu de le remettre au gouvernement provincial ou au tribunal voulu. Je crois que l'idée du solliciteur général est satisfaisante.

(Le paragraphe est adopté.)

Sur le paragraphe 8 (garantie additionnelle devant être donnée par le syndic).

L'hon. M. GUTHRIE: L'amendement projeté devrait être fait à ce paragraphe et je pense qu'il vaut mieux réserver ce paragraphe jusqu'à ce que j'aie rédigé l'amendement.

(Le paragraphe 8 est réservé.)

Sur le paragraphe 9 (convocation d'assemblée si la garantie n'est pas fournie).

Une VOIX: Lisez.

M. le PRESIDENT: Si le comité désire que je lise les articles je consens volontiers à le faire. Mais comme cette mesure comprend soixante-six pages et a déjà été étudiée par un comité spécial, je ne crois pas que le comité demandera au président de faire plus que ce qui est requis par la coutume et des règlements de la Chambre. On voit dans May, page 369, que la coutume en Angleterre est:

[M. McLean (Royal).]

Le président lit le numéro de chaque article qui est ainsi porté à l'attention du comité pour étude.

Bourinot, page 522 dit:

Le président appelle d'ordinaire le numéro de chaque article et lit la note marginale mais si le comité le demande il doit lire l'article au long.

L'hon .M. LEMIEUX: Très bien! très bien!

M. le PRESIDENT: Mais la demande doit en être faite par tout le comité et non par un membre seulement. Je suis bien prêt à me rendre au désir du comité et si c'est sa volonté je lirai les articles.

M. JACOBS: Nous aimons entendre votre voix, monsieur le président.

M. ARCHAMBAULT: Après que nous eûmes commencé l'étude de ce bill, je me suis aperçu que six ou sept articles ont été adoptés en moins de cinq minutes. Ce projet de loi est très important et les membres sont en droit de demander que les articles soient lus afin qu'ils puissent bien en suivre le sens. C'est là une mesure importante.

M. le PRESIDENT: Le comité désire-t-il que les articles soient lus?

Des VOIX: Oui.

Des VOIX: Non.

M. le PRESIDENT: A mon avis les non l'emportent.

M. McKENZIE: Vu que le président ne lit pas les articles, je suppose que les membres devront les lire en présence du comité afin que nous entendions ce que sont ces articles et ayons quelque idée de leur ordre consécutif et effet. Il est impossible d'adopter des lois par la simple lecture des numéros des articles ou des notes marginales. La loi d'interprétation nous prévient que nulle loi ne doit être interprétée par les notes marginales. Il est presque impossible de comprendre un article, paragraphe ou alinéa par la lecture des numéros 8, 7 ou 5. Je suis de l'avis du président qu'il ne doit pas toujours lire les articles. Je pense, cependant, que lorsqu'il se présente une raison particulière pour que la lecture en soit faite, le président doit user de discrétion à ce sujet. Voici l'article:

A moins que les créanciers, soit à la première assemblée ou à une assemblée convoquée par avis...

L'hon. M. GUTHRIE: C'est le paragraphe 8. Nous sommes au paragraphe 9.

M. McKENZIE: Très bien. Le paragraphe 9 dit:

Si le syndic ne peut donner ou néglige de donner la garantie requise, de la manière et dans le délai ci-dessus prescrits, il doit, dans un délai de dix jours à compter de l'expiration desdits trente jours, convoquer, au moyen d'un avis par écrit, une assemblée des créanciers, dans le but de nommer un nouveau syndic autorisé, et s'il néglige ou refuse de convoquer pareille assemblée, il est coupable d'un délit et passible des peines prescrites par la présente loi.

Cela semble être très bien.

M. THOMSON (Qu'Appelle): Si les syndics manquent à ce devoir, qui sera puni; qu'arrive-t-il?

L'hon. M. GUTHRIE: Il y a les peines imposées.

M. THOMSON (Qu'Appelle): Les peines, très bien; mais ces peines ne règlent pas cette difficulté. Est-ce que la loi autorise la convocation d'une assemblée de l'élection d'un syndic?

L'hon. M. GUTHRIE: Oui, elle autorise la réunion des créanciers et l'élection d'un nouveau syndic.

(Le paragraphe est adopté.)

Sur le paragraphe 11 (cautionnement remis).

L'hon. M. GUTHRIE: Je voudrais signaler à l'attention du comité certain aspect du paragraphe 11. Quelques institutions commerciales sont d'avis que le syndic ne doit pas être délivré ni la garantie remise tant qu'il n'y a pas eu de reddition définitive des comptes qui démontre, à la satisfaction du tribunal, que le syndic a rempli convenablement tous ses devoirs. Il serait peut-être mieux de réserver le paragraphe 11 pour délibérer davantage l'opportunité d'un amendement dans ce sens.

(Le paragraphe 11 est réservé.)

Sur l'article 15, paragraphe 1er (nouveau syndic peut être substitué).

M. McLEAN (Royal) (N.-B.): J'attire l'attention du solliciteur général sur l'opportunité d'ajouter au paragraphe 1, de l'article 15 l'amendement suivant:

De plus, les créanciers qui représentent plus des trois quarts du montant des créances prouvées peuvent, sous réserve de l'assentiment du tribunal, substituer toute personne ou corporation au syndic officiel.

Voici la question: Aux termes projet de loi, dans sa forme actuelle, les créanciers, advenant qu'ils veuillent révoquer le syndic, ne peuvent lui substituer qu'un autre syndic officiel. Autrement dit, l'administration des biens d'un failli est laissée exclusivement à une classe qu'on désigne sous le nom de syndics officiels, nommés en vertu d'un décret du conseil. La province du Nouveau-Brunswick que je représente occupe une superficie plutôt étroite, et vous pouvez comprendre les difficultés et les désagréments qu'une loi de ce genre y occasionnerait. Peut-être tous ceux en mesure de remplir les conditions requises, et déposer $10,000 en garantie, viendraient des villes de Frédéricton, Moncton ou Saint-Jean. Les faillites les plus fréquentes dans ce district surviennent dans les petites places éloignées des grands centres de la province—la victime sera peut-être un petit marchand de bois dans la partie nord, ou bien quelque pêcheur; en tout cas, une entreprise qui est particulière à un certain district, situé à quelque deux ou trois cents milles des villes que j'ai nommées. Supposons qu'il se trouve dans ce comté un syndic officiel que les créanciers veulent révoquer; peut-être est-il l'avocat d'une des parties et, en conséquence, frappé d'incapacité. Or, si les créanciers veulent nommer un autre syndic ils se verraient obligés de le choisir dans une ville à deux ou trois cents milles du district. Le comité voit bien que dans un cas comme celui-là un tel procédé imposerait aux créanciers un très gros montant de dépenses supplémentaires. En ce qui regarde les comptables assermentés, la province d'Ontario possède un nombre considérable de ces experts ou de compagnies de fiducie. Je ne connais dans ma province qu'un seul comptable expert, et son temps est tellement pris par ses clients ordinaires qu'il lui serait très difficile de s'occuper d'une affaire de ce genre, alors même qu'il serait nommé syndic. Je trouve donc opportun d'adopter cet amendement afin de permettre aux créanciers qui, en pareil cas, représentent les trois quarts de la valeur de l'actif, de nommer un syndic pour l'administration des biens du failli. Le comité doit se rappeler que lorsqu'un homme fait faillite le titre de ses biens passe aux créanciers. Ils deviennent propriétaires de ses biens et ils obtiennent le droit de les administrer dès qu'ils établissent la preuve des créances. Or, vous leur dites par les termes de la présente loi: "Nous avons la direction de ces biens et si vous n'approuvez pas le syndic officiel, vous avez le droit d'en nommer un autre, seulement cet autre devra, lui aussi, être syndic officiel." Pourquoi ne pas laisser aux créanciers eux-mêmes le choix du syndic et leur permettre de nommer tout homme qu'ils jugent qualifié?

M. FRIPP: De qui s'agit-il lorsqu'on dit "syndic officiel"? Est-il question d'un syn-

dic nommé par les créanciers, ou du syndic officiel?

M. McLEAN (Royal) (N.-B.): Il s'agit du syndic officiel?

L'hon. M. GUTHRIE: L'article d'interprétation en donne la définition suivante:

Une des personnes nommées par le Gouverneur en conseil sous l'autorité de la présente loi, en qualité de personnes aptes à devenir syndics de faillite, ou autrement, aux termes de la présente loi ou une de ces personnes mentionnées dans une ordonnance de séquestre ou dans une cession autorisée pour, ou qui sont autrement autorisées à, en vertu de la présente loi, remplir les fonctions de syndic de faillite, ou sous le régime d'une cession autorisée.

Et le reste. Voilà la définition d'un " syndic autorisé ".

M. SINCLAIR (Guysborough): Est-ce que le débiteur est libre d'utiliser les services de son propre syndic s'il ne veut pas accepter le syndic officiel?

L'hon. M. GUTHRIE: Non.

M. MOWAT: Dans quelle partie de son amendement l'honorable député propose-t-il d'insérer les mots de cette modification?

M. McLEAN (Royal): A la fin du paragraphe et à la suite des mots "a été faite". Je veux demander au solliciteur général si j'ai raison de dire que tout ce que les créanciers peuvent faire se résume à nommer un syndic qui aura qualité officielle.

L'hon. M. GUTHRIE: Pour ma part, je suis prêt à accepter l'amendement. Je fais observer cependant qu'il dépare la symétrie du bill dans sa présente rédaction et qu'il est de nature à entraver notre étude de ce bill, à certains égards. Je dois rappeler au comité que la rédaction de ce projet de loi a nécessité un travail considérable de la part des fonctionnaires familiers avec les questions qu'il implique. Il existe une grande corrélation entre les différents articles, et cela est à ce point vrai, que si nous en modifions un, ce changement est susceptible de modifier la teneur même du bill. D'autre part, M. O'Connor, qui a dû s'occuper de la rédaction du bill, se trouve retenu ailleurs, cet après-midi, et cela pour un temps assez long; or, j'aimerais à avoir son avis à ce sujet.

M. McLEAN (Royal): Je ne m'oppose pas à cela du moment que le solliciteur général s'engage à étudier la question, mais je tiens à ce qu'on rédige un amendement qui embrasse les idées que j'ai exprimées. J'ai étudié le bill avec soin et si je puis aider mon honorable ami dans la rédaction de ce projet de loi, je serai fort heureux de l'assister ainsi.

[M. Fripp.]

L'hon. M. GUTHRIE: Je sais que mon honorable ami a beaucoup d'expérience dans des questions semblables, et s'il veut rédiger son amendement, j'étudierai ce dernier avec tout le soin possible.

M. McKENZIE: Tout ce que j'ai à dire au sujet de ce bill, c'est que nous avions, à la Nouvelle-Ecosse, une loi de faillite provinciale qui contenait une disposition semblable à celle que l'honorable député (M. McLean) a mentionnée, et qu'à cause de la manière dont on en abusait, cette disposition fut révoquée pour faire place à un état de choses qui avait déjà existé et d'après lequel on ne peut choisir régulièrement qu'un seul syndic pour administrer une faillite. Nous avons constaté qu'il pouvait arriver que, dans certaines parties de la province, on présentait des factures fictives. Des gens intéressés pouvaient s'entendre pour créer un état de choses qui leur permît de figurer comme possédant plus de la moitié de la valeur des biens du failli. Chaque fois qu'ils croyaient utile de recourir à ce moyen, ces prétendus créanciers pour des montants considérables, auraient pu nommer le syndic qu'ils avaient choisi. Si je parle de cela, c'est simplement dans le but d'apprendre au solliciteur général qu'on a fait l'expérience de ce système, et qu'on l'a abandonné.

L'hon. M. GUTHRIE: Cette même question a soulevé beaucoup de difficultés dans la province d'Ontario.

M. MOWAT: Avant que l'on poursuive l'étude de l'amendement, on me permettra d'appeler l'attention sur une difficulté qui peut se présenter quand nous avons cherché à nous débarrasser, lors de l'étude que nous avons faite de ce bill, en comité plénier de la Chambre. Supposons qu'un failli ait deux ou trois créanciers importants, les intéressés pourraient choisir, pour remplir la fonction de syndic, un homme qui n'aurait aucun intérêt dans la faillite, mais qui serait leur ami, ils pourraient par ce moyen s'accaparer tout l'actif de la faillite; par contre, si l'on abandonne l'administration à un syndic autorisé, le souci de sa réputation et celui de réussir dans le genre d'affaires qu'il a adopté, seraient à ce point développés chez lui, qu'il n'entretiendra aucun préjugé ni ne montrera la moindre disposition favorable à l'endroit de l'une ou l'autre des parties intéressées. Lorsque le comité a discuté ce bill, on a fait observer qu'il pourrait arriver que deux ou trois créanciers influents à défaut d'un seul qui réunirait cette qualité, pourraient réclamer la mise en faillite d'un commerçant dans le sens que la loi

donne à ce mot, et cela de telle façon que les petits créanciers se trouveraient en mauvaise posture, en fin de compte.

M. COCKSHUTT: Si j'ai bien compris ce que l'honorable député de Royal (M. McLean) a dit, je suis porté à croire qu'à son avis, on devrait permettre au créancier qui posséderait les trois quarts du passif et qui voudrait changer le syndic, d'agir à sa guise. Nous avons déjà adopté une disposition qui viendrait, je pense, à l'encontre de cet article et qui exige que la majorité des créanciers se prononce dans un cas semblable, et qu'il s'agisse, en outre, des deux tiers du passif mentionné à la faillite. Il est évident que ce serait attribuer à un seul créancier une grande liberté d'action, dans un cas semblable. Il pourrait arriver que le montant de sa créance fût considérable, mais que, par contre, les autres ne fussent pas en état de perdre aussi facilement le montant mis à leur disposition, ce qui permettrait au créancier principal de faire de l'actif de la faillite ce que bon lui semblerait et d'exercer la haute main sur tout ce qui relèverait de la faillite, tout cela dans la supposition qu'on permît à ce seul créancier de nommer un syndic. Il me semble qu'on devrait pourvoir à la protection des créanciers dans des cas de cette nature, et qu'on ne devrait pas permettre à un seul individu à qui il arrive d'être le principal créancier, de disposer de tout l'actif, à sa guise.

M. McLEAN (Royal): On pourra aisément faire disparaître cette objection, lorsqu'on rédigera l'amendement. A mon avis, le bill devrait contenir une disposition stipulant que les créanciers, ou la majorité de ces derniers, si l'on veut, peuvent s'emparer des biens du failli, et les remettre entre les mains de toute personne qu'ils croient qualifiée pour en retirer le plus de bénéfice possible. La province que j'habite profiterait spécialement de la mise en vigueur d'une disposition semblable, parce que, je le répète, nous n'avons pas assez de personnes versées dans tous les détails de cette procédure pour agir dans des cas de cette nature et que, dans nombre de localités, il pourrait retenir les services d'un citoyen de l'endroit, qui posséderait les aptitudes nécessaires.

Je crois que le principe est exact. La succession appartient aux créanciers et ils devraient en avoir le contrôle plutôt que de le voir passer à une personne quelconque sous prétexte qu'elle a été nommée syndic officiel par le Gouvernement. D'après l'ancienne loi, il n'y avait aucune difficulté avec les syndics nommés par les créanciers; quand il y en avait elle provenait du syndic officiel. C'est lui qui ruinait la faillite.

M. FRIPP: Il prenait tous le biens du failli.

M. McLEAN (Royal): Quand le syndic officiel prenait le contrôle de la faillite, on ne pouvait pas lui faire rendre de comptes.

M. DAVIDSON: L'honorable député de Royal (M. McLean) désire-t-il que le syndic nommé par la majorité des créanciers fournisse une garantie?

M. McLEAN (Royal): Oui, je crois que cela est prévu déjà par l'article 14, mais nous pouvons veiller à ce que les autres articles contiennent les dispositions nécessaires pour obliger le syndic qui est nommé de fournir la garantie voulue.

L'hon. M. GUTHRIE: Mon honorable ami (M. McLean) dit que la succession devrait être placée sous le contrôle des créanciers. Ce n'est pas tout à fait l'objectif du bill. Une loi de faillite a aussi pour but de protéger le failli, et contrairement aux dispositions des lois provinciales, ce projet prévoit la libération du débiteur à certaines conditions. Le syndic doit représenter le failli dans la circonstance, de sorte qu'il n'agit pas seulement pour le compte des créanciers. En réalité on a prétendu que le but à atteindre en édictant une loi de faillite au Canada était de libérer le débiteur honnête. Pour cela le syndic doit agir pour lui. Toutefois, quand il a rédigé les articles ayant trait à la nomination des syndics et à la garantie à être donnée par eux, le comité ne s'est pas basé seulement sur les représentations qui lui avaient été faites par les établissements commerciaux du Canada, mais aussi sur les explications des exportateurs de Grande-Bretagne. Des députations représentant ces exportateurs sont venues me trouver et ont insisté sur la nomination de syndics officiels en même temps que sur la nécessité d'une solide garantie. Ils disent qu'en général ils représentent la minorité des créanciers, et que l'expérience qu'ils ont du Canada à cet égard a été désastreuse; ils expliquent que dans plusieurs cas où des dividendes ont été déclarés après liquidation, ils n'ont rien eu; les dividendes n'ont jamais été payés. Ils croient que nos lois provinciales sont très défectueuses, et je pourrai dire qu'ils sont en quelque sorte plus impatients que tous les autres commerçants du Canada à ce sujet.

M. McLEAN (Royal): Mais en Angleterre ils permettent aux créanciers de nommer les syndics.

L'hon. M. GUTHRIE: En Angleterre toutes les nominations faites doivent être soumises à l'approbation du tribunal.

M. McLEAN (Royal): Nous pourrions faire la même chose dans la circonstance.

L'hon. M. GUTHRIE: Ces exportateurs disent que si l'on ne fait rien pour réglementer les procédures de liquidation au Canada, notre crédit en souffrira. Ces faits ont été soumis au comité qui en a été fort impressionné, et je ne doute pas qu'en rédigeant ces articles l'idée principale était d'avoir un service officiel de syndics régulièrement approuvé et offrant toutes les garanties. Je ne voudrais pas que l'on s'écartât de la voie tracée par le comité, mais je trouve la prétention de mon honorable ami raisonnable et s'il veut me laisser son amendement, je l'examinerai.

M. COPP: Je n'étais pas présent hier après-midi lorsque le bill a été discuté, et le solliciteur général a peut-être donné le renseignement que je vais lui demander. Je crois que cela dépend beaucoup, ainsi que l'a prétendu mon honorable ami, du nombre de syndics officiels qui seront nommés dans la province ou de la distance qui les séparera les uns des autres.

L'hon. M. GUTHRIE: Le comité a fait exprès de ne pas limiter le nombre. Nous ne savons pas, et nous ne saurons pas avant d'en avoir fait l'expérience, combien il faudra de syndics pour administrer cette loi. On supposait qu'un ou deux dans chaque comté serait suffisant, mais naturellement, il en faudrait plus que cela dans les grands centres. Toutefois le champ est libre; n'importe qui peut se présenter, déclarer quelles sont ses aptitudes et donner sa garantie. Je ne sais pas combien se présenteront. Il peut survenir ceci: Après l'adoption de cette loi, il se peut qu'il n'y ait aucun candidat; alors il n'y a aucun moyen de mettre la loi en vigueur. A ce sujet il faudra que je propose que la loi ne soit pas mise en vigueur avant la proclamation du Gouverneur en conseil, parce qu'après son adoption, il nous faudra fixer les méthodes d'application, préparer les formules et prescrire les règles de pratique. Il nous faudra voir aussi s'il y a un nombre suffisant de syndics compétents qui soient disponibles.

M. PROULX: Comment donnera-t-on la garantie? Sur biens personnels ou par cautionnement?

L hon. M GUTHRIE: Il n'y a dans le projet de loi aucune disposition tendant à exclure les garanties privées, mais le cautionnement doit être à la satisfaction du Gouverneur en conseil. Dans la province d'Ontario, le Gouvernement a supprimé en pratique tous ces cautionnements particuliers.

M. SINCLAIR (Guysborough): Le ministre affirme-t-il qu'il ne sera pas nommé de syndic à moins qu'il ne demande cette charge.

L'hon. M. GUTHRIE: Il doit lui-même présenter sa demande au secrétaire d'Etat.

M. SINCLAIR (Guysboropgh): C'est une singulière manière de régler la question. Les hommes les mieux roués et les plus compétents ne se porteraient pas candidats; il arrivera probablement quelque incompétent, qui veut obtenir une position, présenterait sa demande, et s'il était le seul candidat, le ministre serait sans doute obligé de le nommer.

L'hon. M. GUTHRIE: Non, il faut que sa demande soit approuvée.

M. SINCLAIR (Guysborough): Il me semble qu'il faudrait décréter que le Gouverneur en conseil fera la nomination, s'il ne se présente pas de candidats. J'observe que les districts sont fort étendus; toute une province constitue un district, et le syndic peut demeurer à 500 ou 600 milles du plus grand nombre des créanciers. Il pourrait surgir des difficultés en pareilles circonstances. A mon avis il serait préférable qu'il y eût un syndic dans chaque comté.

M. MORPHY: Comme je n'ai pas lu tout le projet de loi et que je ne suis pas membre du comité, j'éprouve beaucoup de difficultés. L'honorable député de Royal a affirmé à fort bon droit que parfois dans la conduite des procédures en banqueroute, il y aurait de longs voyages à faire à grands frais, tant pour le syndic autorisé que pour d'autres qui seraient obligés d'être présents. Il me semble que la meilleure garantie tant pour le débiteur que pour les créanciers, serait de décréter que les trois quarts en nombre des actionnaires pourraient demander la nomination d'un syndic. Le paragraphe 2 de l'article 15 dit:

> Un syndic autorisé peut être révoqué, et un autre peut lui être substitué ou un syndic autorisé supplémentaire peut être nommé, pour raison valable, par la cour.

Cet article ne donne-t-il pas au député de Royal, au moyen d'une demande présentée au tribunal, tous les moyens de se pourvoir, pour raison valable? Comment cette expression "pour raison valable" figure-t-elle ici? Si cela peut se faire pour "raison valable", alors toute la loi peut

être appliquée dans sa teneur actuelle. A mon avis, les trois quarts en nombre des actionnaires présents à l'assemblée pourraient s'adresser au tribunal compétent de la localité et effectuer ainsi ce que désire le député de Royal. En pareille circonstance, eu égard à la rédaction donnée à ce projet de loi, il faudra décréter que ce syndic ainsi substitué serait obligé de fournir un cautionnement similaire à celui prévu pour les syndics dans le texte même.

M. FRIPP: A mon avis telle ne serait pas la légitime interprétation du paragraphe 2. C'est bien l'intention du législateur que la cour ne nomme des syndics que lorsque les créanciers négligent de le faire. Les créanciers sont tenus de nommer les syndics; et si, pour une raison quelconque, ils omettent de le faire, on s'adresse au tribunal pour faire nommer le syndic.

Si ce n'est pas là la légitime interprétation du paragraphe, il pourrait y avoir deux syndics, l'un nommé par les créanciers et l'autre par la cour.

M. JACOBS: Je souscrirais assez volontiers à l'avis exprimé par le député de Royal, si le syndic nommé par le créancier se soumet au règlement établi dans ce projet de loi au sujet des syndics en général, c'est-à-dire qu'il doit donner un cautionnement au registraire et devenir pour ainsi dire syndic ad hoc. Comme le solliciteur général le fait observer, il existe un grand nombre de règlements touchant les obligations du syndic, dont l'une est d'examiner les livres des débiteurs et d'en référer à la cour touchant le mode d'administration de ses affaires, et généralement d'agir à titre quasi-judiciaire. Voici un marchand qui a exercé un commerce important. Il doit, dit-on, un million de dollars, dont 750,000 dollars à la banque. S'il faut en croire le député de Royal, la banque pourrait évincer le syndic régulier de la gestion des biens du failli et la confier à l'un de ses commis ou employés. Le débiteur a besoin de l'aide du syndic dans le but de soumettre sa cause au tribunal, et de lui prouver que sa gestion des affaires se faisait avec sincérité et légitimement. Le syndic doit servir d'intermédiaire entre le débiteur et le créancier; il ne sera pas difficile de confier à une personne toute la gestion et l'administration des biens du failli. L'honorable député nous dit encore que dans les districts éloignés d'une province, le syndic pourrait difficilement assister aux assemblées, mais il n'est pas nécessaire que le syndic s'établisse à demeure chez le débiteur. Au cours des procès, les intéressés se présentent devant les tribunaux dans les principales villes de la province. Dans toutes les causes importantes qui se plaident dans la province de l'honorable député, les plaideurs se rendent à Frédéricton, à Saint-Jean, à Moncton dans le but d'obtenir justice.

Il n'y a pas de raison pour qu'on ne puisse pas de Saint-Jean administrer les biens d'un débiteur du village disons, de Blackville ou de Doaktown dans le Nouveau-Brunswick. Il n'est pas nécessaire que le syndic visite les locaux, à monis que ce ne soit pour se rendre compte de la façon dont le débiteur conduisait ses affaires et j'imagine que cette tâche peut être confiée à un détective. Si le syndic voulait connaître quelque chose de la méthode employée par le débiteur pour administrer ses affaires, il pourrait demander au débiteur de lui rendre visite dans la ville où il a son bureau; il poserait les questions habituelles à ce débiteur et il obtiendrait les renseignements nécessaires. Ce serait une erreur de s'écarter de la règle posée dans le bill que chaque syndic nommé doit être un syndic officiel revêtu de certains pouvoirs.

M. LOGGIE: Dans un comté comme celui de Northumberland où sont situés les villes de Blackville et de Doaktown, il n'y aurait probablement qu'un seul syndic officiel qui pourrait remplir les conditions et donner la garantie nécessaire. Si les créanciers pensaient qu'un autre que le syndic officiel pourrait prendre soin des biens du failli, on ne saurait apparemment se conformer à leur décision sans que quelqu'un donne une garantie de $10,000. Il me semble que nous n'irions pas trop loin si nous stipulions que dans les cas où les créanciers représentant soixante-quinze pour cent des dettes totales, le désireraient, on pourrait nommer une autre personne syndic de la faillite. Je me rends compte qu'un syndic ainsi nommé devrait donner une garantie, mais peut-être pas aussi forte que celle que comporte la garantie générale. Il y a une autre difficulté. Dans beaucoup de districts de la compagnie, il y a des faillites dont les dettes ne dépassent pas $1,000. Si un syndic officiel agissait dans des cas de ce genre, une grande partie de l'actif pourrait être absorbée par les frais. De plus, un autre article du bill stipule que si le syndic officiel n'est pas satisfait de son pourcentage de l'actif de la compagnie, il n'est pas obligé d'agir en qualité de syndic à moins que les créanciers lui donnent une certaine somme d'argent pour continuer le travail. Il me semble qu'il serait bon

d'exempter de l'appréciation de la loi les biens de faillis qui n'ont pas de dettes s'élevant à plus de $1,000 et de les laisser sous l'application de la loi provinciale.

(Le paragraphe reste en suspens.)

Sur le paragraphe 5 (le syndic n'est pas tenu d'agir à moins qu'on ne lui offre déboursés et rémunération).

M. LOGGIE: Voici l'autre paragraphe dont j'ai parlé. Je suis d'opinion que le syndic devrait être tenu d'agir, quel que soit le peu d'importance des biens du failli, pour son montant de cinq pour cent, si cela doit être le tarif, parce que toutes les faillites ne peuvent pas donner des profits au syndic officiel.

M. NESBITT: Ce paragraphe dit que si les biens du débiteur ne sont pas suffisants pour couvrir les déboursés nécessaires ni lui payer une rémunération raisonnable, le syndic n'est pas tenu d'agir. Il consentirait difficilement à agir si les biens ne pouvaient pas payer ses déboursés.

L'hon. M. GUTHRIE: C'est exact. J'ai eu connaissance de faillites qui n'ont pas payé les honoraires du syndic ni les frais d'annonces.

M. LOGGIE: Dans des cas de ce genre, on devrait appliquer la loi provinciale.

(Le paragraphe est adopté.)

Sur l'article 17, paragraphe 3 (doit assurer les biens du débiteur).

M. JACOBS: Il serait bon d'ajouter à ce paragraphe, après le mot "situés" dans la dernière ligne, les mots suivants: " et en toutes choses d'agir comme un administrateur prudent ". J'estime que le paragraphe ne va pas assez loin.

L'hon. M. GUTHRIE: Je ne vois pas l'avantage qu'il y aurait à adopter l'amendement proposé. Les termes sont très clairs:

> Le syndic doit... assurer et tenir assurés en son nom officiel jusqu'à ce qu'il les ait vendus ou qu'il en ait autrement disposé, tous les biens assurables du débiteur jusqu'à leur pleine valeur assurable, en des compagnies d'assurance dûment autorisées sous l'empire des lois de la province où les biens assurés sont situés.

M. JACOBS: Mais supposez qu'il ne prenne pas un soin raisonnable de la propriété qui lui est cédée—le soin qu'un homme ordinaire est tenu de prendre de sa propriété personnelle. J'estime que nous devrions tenir le syndic responsable.

L'hon. M. GUTHRIE: Je crois qu'il serait responsable. Ce serait plutôt diminuer sa position d'ajouter ces mots.

[M. Loggie.]

M. JACOBS: La loi de la province de Québec énumère quels seront les devoirs du syndic et l'oblige à agir en administrateur prudent.

M. MOWAT: Le paragraphe dit " compagnies d'assurance autorisées sous l'empire des lois de la province ". Or, quelques compagnies sont autorisées par le Dominion.

L'hon. M. GUTHRIE: Pour faire des opérations dans la province.

M. NESBITT: Oui, cela veut dire autorisées à faire des opérations dans la province.

M. ARCHAMBAULT: Le paragraphe décrète que le syndic devra assurer les biens "a moins que les inspecteurs n'aient par écrit, stipulé le contraire." Je ne puis imaginer un cas dans lequel il ne serait pas nécessaire pour un syndic d'assurer les biens d'un failli.

L'hon. M. GUTHRIE: Je prévois le cas où, de l'avis de l'inspecteur, il ne serait peut-être pas nécessaire de prendre une assurance, si les risques étaient minimes et la prime très élevée.

M. JACOBS: S'il s'agissait d'une fabrique d'amiante, on n'aurait pas besoin de prendre une assurance.

M. MOWAT: Toutes les compagnies fédérales détiennent les permis des provinces, si j'ai bien compris; dans la cause de John Deere, toutefois, il a été décidé qu'il n'est pas nécessaire qu'une compagnie fédérale détienne un permis des autorités provinciales. En vertu de ce paragraphe, le syndic serait tenu de prendre une assurance dans une compagnie principale tandis que nos plus fortes compagnies d'assurance détiennent des chartes fédérales.

L'hon. M. GUTHRIE: Il est possible que ces compagnies aient obtenu un permis des autorités provinciales.

M. MOWAT: Mais elles ne sont pas obligées de le faire.

M. McMASTER: Je propose de retrancher les mots "autorisées en vertu des lois de" et de les remplacer par les mots "dûment autorisées à faire des affaires dans".

(L'amendement est adopté.)

(L'article ainsi modifié est adopté.)

Sur l'article 19, paragraphe 1er (syndic doit avoir le droit de vendre des articles brevetés.

M. McMASTER: Je ne comprends pas le sens de cette disposition. S'agit-il de confé-

rer au syndic plus de pouvoir que n'en possédait le détenteur primitif relativement à la vente des articles brevetés? Pour moi, voilà la signification que j'attache à l'article.

L'hon. M. GUTHRIE: C'est bien cela. Dans l'Ouest, une cause a été plaidée dans laquelle le débiteur était tenu en vertu d'un contrat de vendre des articles brevetés à un certain prix. Il devint insolvable et la question surgit de savoir si le syndic serait lié par les conditions du contrat; le tribunal a décidé négativement.

M. McMASTER: Cette décision est-elle conforme aux principes du droit? Si je fabrique un article quelconque et que j'aie le droit de dire au marchand: "Vous le vendrez à tel prix", est-ce juste qu'au cas où le marchand deviendrait insolvable, le syndic chargé de l'administration de ses biens, soit relevé des obligations qu'impose le contrat intervenu entre le débiteur et moi-même et qu'il ait des droits sur mes marchandises que ne possédait pas le marchand? Pour moi, cette disposition porte atteinte à la validité des contrats.

L'hon. M. GUTHRIE: Les tribunaux ont sanctionné le principe dans la cause que j'ai citée et qui s'est plaidée à Calgary ou quelque part ailleurs dans l'Ouest; la Berlin Gramophone Record Company était mise en cause.

M. JACOBS: Je puis assurer mon honorable ami de Brome que le syndic ne serait peut-être jamais en mesure de vendre les marchandises d'un failli, si nous refusions d'insérer la présente disposition dans le bill.

L'hon. M. GUTHRIE: C'est bien cela.

M. JACOBS: Il doit vendre les marchandises à l'encan au plus haut enchérisseur.

Sur l'article 20, pouvoirs peuvent être exercés par syndic avec permission des inspecteurs.

M. COPP: Est-ce que les inspecteurs sont aussi créanciers dans tous les cas?

L'hon. M. GUTHRIE: Il faut qu'ils soient eux-mêmes créanciers et qu'ils soient nommés à une réunion des créanciers.

M. COPP: Ne voit-on pas un danger à insérer cette disposition dans le projet de loi? Si les inspecteurs sont créanciers des biens du failli et sont en mesure d'autoriser le syndic à vendre les propriétés privément par contrat, il peut se faire qu'ils se portent eux-mêmes acquéreurs des biens.

L'hon. M. GUTHRIE: Il y a, si je me rappelle bien, une disposition du présent bill qui le défend.

M. COPP: Je ne vois rien à ce sujet.

L'hon. M. GUTHRIE: On a prétendu que seuls les créanciers avaient le droit d'exercer ce pouvoir; cependant, dans un pays comme le Canada, où les distances sont énormes, il est très difficile et fort coûteux de convoquer une réunion plénière des créanciers; autrement, je serais favorable à l'idée que la vente doit être autorisée par les créanciers. Ces derniers, cependant, peuvent le faire, à leur première réunion, s'ils le jugent à propos; mais, en règle générale, la vente n'est pas autorisée à la première assemblée. Les créanciers seront plus prudents à l'avenir relativement à la nomination des inspecteurs.

Sur l'article 26, paragraphe 1er (les biens ne doivent pas sortir de la province.

M. FRIPP: Le sollicteur général prend-il sur lui de dire que ces articles sont corrects? Nous n'avons pas le temps de les lire, monsieur le Président.

L'hon. M. GUTHRIE: J'ai apporté à la rédaction du bill tout le soin et toute l'attention dont je suis capable; de plus, un comité spécial a étudié toutes ces questions à fond. La plupart des dispositions que renferme le bill proviennent de la loi anglaise; quelques-unes ont été modifiées et d'autres sont absolument nouvelles. Le projet de loi est imprimé depuis longtemps et je suppose que tous les honorables députés l'ont lu du commencement à la fin. Cependant, je ne m'oppose pas à ce qu'on prenne le temps suffisant pour le relire.

M. MAHARG: Le solliciteur général pense-t-il qu'une loi qui a donné satisfaction à un pays aussi vieux que l'Angleterre satisfera pareillement un pays comparativement neuf, dont il reste de vastes territoires à développer. C'est là un point qu'il faudrait mûrement poser. La Chambre semble avoir laissé passer sans examen certains articles qui ne feront sûrement pas l'affaire des régions encore nouvelles et sans doute que l'on y résistera. Si la Chambre persiste à vouloir qu'ils passent en loi, les provinces auront à les annuler.

M. MOWAT: Nous considérons d'ordinaire mon honorable ami comme représentant les intérêts des cultivateurs; mais ceux-ci sont exceptés de l'opération de la loi, et mon honorable ami ne dira pas qu'avant de se servir d'un langage quelque peu menaçant, il a consulté les corps commerciaux.

M. MAHARG: Je passe peut-être pour représenter les agriculteurs, mais laissez-moi vous dire que ces derniers n'ont pas de

vues aussi étroites. Nous avons dans notre province des millions d'individus qui bientôt abandonneraient les affaires si l'on doit abuser des termes de cette loi. Ils seraient à la merci de leurs créanciers aux dépens d'un agriculteur peut-être—je ne dis pas non—qui, pour $100, les forcerait à se déclarer en faillite.

(L'article est adopté.)

Sur l'article 27 (continuation des affaires par le syndic).

M. McMASTER: De qui le syndic recevra-t-il l'ordre de continuer les affaires?

L'hon. M. GUTHRIE: L'article 20 donne aux inspecteurs le droit d'autoriser le syndic à continuer les affaires du failli. Il ne peut cependant user de ce droit que dans les limites prescrites par les paragraphes (a) et (b).

Sur le paragraphe 2 de l'article 28 (comment les réclamations prennent rang).

M. CANNON: Ce paragraphe constitue, à mon sens, une atteinte directe aux droits civils de la province de Québec. Je ne vois pas comment cette loi peut se concilier avec la nôtre?

L'hon. M. GUTHRIE: C'en est peut-être l'effet. Le paragraphe est rédigé en termes assez clairs:

> Si un débiteur qui a fait une cession autorisée, ou contre lequel une ordonnance de séquestre a été rendue, doit ou a dû des dettes tant individuellement que comme membre d'une ou de plusieurs sociétés en nom collectif différentes, les réclamations doivent prendre rang, d'abord contre l'actif par lequel les dettes qu'elles représentent ont été contractées, et ne doivent prendre rang contre l'autre ou les autres, qu'après que tous les créanciers de pareils autre ou autres actifs ont été intégralement payés.

Si une loi de la province de Québec déclare le contraire de cette disposition, ce serait un empiétement sur les droits civils de cette province, mais il ne s'agit que de l'administration des biens d'une personne en faillite et les juristes vous diraient, je crois, que nous n'excédons pas la mesure de nos pouvoirs.

M. CANNON: Par notre constitution, le parlement fédéral a, si je ne me trompe, le droit de légiférer en matière de faillite ou de banqueroute, mais sans qu'il puisse, néanmoins, porter atteinte aux droits civils d'une province. Tout ce que découle des droits civils relève des provinces de par notre constitution et, si le parlement fédéral édicte des lois relatives aux droits civils des habitants de la province de Québec, ces lois, à mon avis, seraient inconstitutionnelles.

L'hon. M. GUTHRIE: L'honorable député n'était pas à la Chambre hier soir lorsque j'ai dit quelle était de l'autorité qui nous gouverne en cette matière. Le comité judiciaire du conseil privé a, dans de nombreuses affaires, jugé que, nonobstant l'atteinte apparente portée aux droits civils d'une province, le parlement fédéral ayant le pouvoir de faire des lois relatives à la faillite et à la banqueroute, il a celui de prendre les mesures accessoires nécessaires à leur exécution, ou même d'empiéter au besoin sur ces droits, mais pas au delà des nécessités actuelles. La cause dans laquelle une décision a été rendue à ce sujet remonte à trente ou quarante ans. Il s'agissait précisément de la province de Québec et d'une affaire où la défense soutenait que certaines dispositions de la loi de faillite de 1857 portaient atteinte aux droits civils de la province. Le comité judiciaire n'a pas mis en doute l'empiétement allégué, mais il a jugé que cet empiétement était une suite nécessaire de la disposition qui, dans l'Acte de l'Amérique britannique du Nord autorisait le parlement fédéral à édicter cette loi. Nous ne cherchons pas à empiéter sur les droits des provinces plus que le nécessite le besoin de rendre la présente loi valable et effective.

(L'article est adopté.)

Sur l'article 29 (règlement et préférences).

M. FRIPP: Je désire protester contre l'article 29. Il est par trop drastique. Je n'ai pas eu le temps de l'étudier, mais il me semble que s'il est adopté, personne ne pourrait prendre de mesure en vue de protéger sa famille.

L'hon. M. GUTHRIE: C'est un article d'une nature fort technique et il faudra l'étudier et le discuter. Lorsqu'il aura eu le loisir de l'étudier, je suis convaincu que mon honorable ami (M. Fripp) en viendra à la conclusion que tous les règlements de bonne foi et importants sont protégés. Un certain nombre d'autres ne le sont pas. Vu que les articles 29 à 33, inclusivement, sont très importants et se prêtent à de nombreuses considérations, je suggère qu'ils restent tels que rédigés pour le moment. J'espère que dans l'intervalle le comité se familiarisera avec ces articles, car on ne saurait en disposer par une lecture faite à la hâte. Ils sont compliqués. Par conséquent, j'ai l'honneur de proposer:

> Que la discussion des articles 29 à 33, inclusivement, soit remise à plus tard.

(Cette motion est adoptée.)

Sur l'article 36 paragraphe 1er (sociétés insolvables).

L'hon. M. GUTHRIE: Ce paragraphe constitue une innovation pour ce qui est de la loi de la faillite de ce pays. Nous avons étendu l'application de ce bill à toutes les corporations du Canada, sauf les banques, les compagnies de fiducie, les compagnies d'assurances et les chemins de fer. Jusqu'à présent, comme le comité le sait, les procédures de liquidation des corporations se sont faites en vertu des lois de liquidation. De temps à autre on s'est plaint amèrement de ce que la procédure découlant de ces lois est fort ennuyeuse et très dispendieuse, et l'on a songé que l'on pourrait avoir un procédé beaucoup moins coûteux pour faire la liquidation de ces corporations à l'aide de simples dispositions incorporées au bill à l'étude. A cette fin, nous avons fait entrer dans le corps de ce projet les principales dispositions ou les dispositions importantes des lois de liquidation et nous nous sommes efforcés de les faire concorder avec le principe général du bill. C'est là, en ce sens, un changement radical à la mesure présentée l'an dernier alors que cette cause n'est pas venue devant le comité.

M. FRIPP: Dois-je comprendre que ces articles contiennent pour ainsi dire ce en vertu de quoi nous procédions sous l'empire des lois de liquidation?

L'hon. M. GUTHRIE: Oui, avec modification en certain cas, et lorsque des articles ont été amendés, il en est fait mention à la fin.

M. FRIPP: De cette façon, le syndic procède pour ainsi dire comme s'il se basait sur les lois de liquidation?

L'hon. M. GUTHRIE: Oui.

Sur le paragraphe 6 (demande par le syndic au contributeur).

M. McKENZIE: Permettez-moi de demander s'il y a, incorporé ici, autre chose qu'un transfert des dispositions de la loi de liquidation?

L'hon. M. GUTHRIE: C'est une nouvelle disposition et voici pourquoi: En vertu de la loi de liquidation le liquidateur était officier de la cour et, en cette qualité, c'était lui qui établissait la liste des contributeurs. Aussitôt que la liste était arrêtée on la renvoyait à la cour, et c'était pour ainsi dire un jugement. Cela est changé aujourd'hui, parce que dans ce cas, il n'y a pas de liquidateur, et les procédures au moyen desquelles les syndics déterminent la liste des contributeurs suivent maintenant:

(Le paragraphe est adopté.)

Sur le paragraphe 8 (recouvrement du montant des contributeurs).

M. McKENZIE: Est-ce qu'il y a un droit d'appel de la décision que peut rendre le syndic? Le paragraphe, tel que rédigé, semble indiquer que le syndic est autorisé à rendre un jugement qui serait définitif.

L'hon. M. GUTHRIE: Ce paragraphe a été quelque peu censuré. Il se lit:

> Si à l'expiration de trente jours à compter de la date de la signification de cette demande, le contributeur n'a pas versé au syndic le montant exigé, le syndic peut, avec l'approbation des inspecteurs de la masse des biens, intenter ou instituer devant une cour de ressort pour une créance de ce montant une action ou autre procédure pour le recouvrement de ce montant.

Le syndic est obligé de poursuivre en vertu de cette disposition, et il lui faut se prévaloir des recours ordinaires que lui offre le tribunal. Sous la loi de liquidation, les procédures au sujet de la liste des contributeurs se faisaient en vertu des procédures relatives à la liquidation, et lorsque la liste était établie elle devenait un jugement. Lorsqu'un contributeur était mécontent ou s'opposait à ce que son nom fût sur la liste, sous l'empire des dispositions de la loi de liquidation, il pouvait en appeler, mais avec cette disposition, le syndic détermine la liste des contributeurs. Un contributeur peut faire des objections et peut donner avis de son opposition et le syndic peut l'entendre.

Lorsque le syndic dresse la liste, il demande au contributeur la somme due. Si le contributeur refuse de payer, le syndic doit intenter une poursuite devant les tribunaux comme dans le cas d'une dette ordinaire.

M. McKENZIE: Je ne critique pas la procédure, si le contributeur peut invoquer tous les moyens de défense d'un débiteur ou d'un actionnaire, mais, je ne voudrais pas qu'il fût lié par la décision du syndic.

L'hon. M. GUTHRIE: La seule restriction est imposée par le paragraphe 7 que nous venons d'adopter et qui prescrit que, lorsque le contributeur ne veut pas payer et se propose de plaider, il doit notifier ses moyens de défense au syndic, et ne doit pas, dans la suite, invoquer dans l'action de nouveaux motifs de défense.

M. FRIPP: Cela vaut mieux que la disposition de la loi des liquidations.

L'hon. M. GUTHRIE: On a laissé entendre que nous devrions permettre au

syndic d'agir comme juge, pour ainsi dire, et de dresser la liste comme s'il était liquidateur; cependant, un liquidateur agit directement sous la direction du tribunal et un syndic ne le fait pas dans la même mesure. Je crois donc que le syndic devrait être libre de fixer la somme et de rendre jugement. Le créancier qui pourrait dire: "Une idée fausse dicte votre conduite; je ne dois pas cette somme", devrait avoir le droit de contester l'action, et le bill lui confère ce droit.

(Le paragraphe est adopté.)

Sur le paragraphe 9 (demande excessive ou injuste).

L'hon. M. GUTHRIE: Ceci est un cas où un contributeur qui prétend que la somme qu'on exige de lui dépasse ce dont on a besoin pour la liquidation, peut s'adresser au tribunal.

M. MORPHY: Au moyen d'une action ou d'une demande ex parte?

L'hon. M. GUTHRIE: Par une demande conforme aux règles concernant les ordonnances du tribunal.

Sur le paragraphe 10 (ordonnance de la cour).

M. JACOBS: Je ne suis pas d'avis de maintenir ce paragraphe dans le projet de loi. Il déclare:

Si la cour juge la demande exorbitante ou injuste, elle peut ordonner au syndic d acquitter lui-même les frais de toute pareille demande.

Si je comprends bien, le syndic agit d'après les instructions des inspecteurs, et il ne serait pas sage de maintenir ce paragraphe tel quel. Le syndic est un employé de la cour qui agit conformément à des instructions, et un article comme celui-là pourrait parfois l'empêcher de faire ce que son devoir lui prescrit.

Je ne puis concevoir un cas où un syndic adresserait à quelqu'un une demande exorbitante ou injuste. Il agit simplement à titre de syndic; il n'a rien à y gagner, et quel motif pourrait-il avoir? S'il faisait quelque chose qu'il n'a pas le droit de faire, il pourrait être déplacé à la demande des créanciers ou des inspecteurs. Mais pourquoi le mettre à part dans ce cas-ci et dire: "Si vous faites telle chose—l'acte mentionné dans l'article—vous serez obligé d'acquitter les frais vous-même"?

Cette punition ne s'applique pas aux autres actes qu'il peut accomplir pendant la liquidation. Je propose que l'article soit biffé.

[L'hon. M. Guthrie.]

L'hon. M. GUTHRIE: L'article a pour objet d'empêcher le syndic d'agir par dépit ou par malice envers un contributeur, afin de mettre celui-ci dans l'embarras. On a laissé entendre qu'un syndic pourrait harasser un contributeur par des demandes excessives, et que, dans ce cas, la cour doit avoir le pouvoir de revision en disant: "Vous avez fait une demande exorbitante et injuste à ce contributeur et vous devrez acquitter les frais que vous lui avez causés par votre conduite". Le maintien de l'article ne paraît pas d'une grande utilité et je m'en rapporte au comité.

M. JACOBS: Il ne se trouve pas dans la loi anglaise, et je ne suis pas d'avis de faire des essais.

M. DAVIDSON: A-t-il pour objet d'obliger le syndic au paiement, si le contributeur néglige de payer?

L'hon. M. GUTHRIE: Non, il s'applique au syndic lui-même lorsqu'il agit malicieusement ou qu'il n'est pas de bonne foi.

M. FRIPP: Nous pourrions nous en rapporter aux cours de justice. J'appuie la motion de l'honorable député qui demande la supression de ce paragraphe.

M. NESBITT: N'est-il pas très acceptable tel quel? Si la cour juge la demande exorbitante ou injuste, elle peut ordonner au syndic d'acquitter lui-même les frais. Le paragraphe ne dit pas que la cour lui ordonnera de les payer. C'est une protection aux contributeurs ordinaires dans le cas où le syndic a de la rancune contre lui, et dans les circonstances, elle n'est que légitime.

Le paragraphe est rédigé avec beaucoup de soin et, pour ma part, je ne veux pas qu'on le supprime.

M. McLEAN (Royal): Ce paragraphe est entouré de toutes les sauvegardes voulues et, comme l'a fait observer mon honorable ami (M. Nesbitt), dont je partage l'avis, si le tribunal juge la demande exorbitante ou injuste, il peut ordonner au syndic d'acquitter lui-même les frais. Et pourquoi ne le ferait-il pas?

M. JACOBS: Personnellement?

M. McLEAN (Royal): Pourquoi en serait-il autrement s'il venait à recourir à des procédures judiciaires pour faire maintenir une demande que le tribunal jugerait exorbitante? Ne faut-il pas protéger aussi le contributeur? Le syndic est autorisé à consulter des avocats aux frais des créanciers, mais pour quelle raison ne serait-il pas tenu

d'acquitter les frais d'une action qu'il intenterait pour le recouvrement d'une somme jugée excessive? C'est la règle qui prévaut ailleurs; il arrive fréquemment, en effet, que les tribunaux condamnent au paiement des frais les exécuteurs testamentaires qui intentent des poursuites sans motifs suffisants. Je considère que le présent paragraphe devrait être adopté.

M. FRIPP: A l'heure actuelle, le tribunal peut, en toute procédure, condamner un personnage officiel à acquitter les frais. A quoi bon insérer ce paragraphe-là?

M. MOWAT: J'ai une autre raison d'appuyer la motion. Il me paraît peu convenable, à cette heure où nous tâchons de poser en principe qu'il se trouve en notre pays, dans le monde des affaires, des hommes éminemment respectables et ayant pleine qualité pour faire fonctions de syndics autorisés;—il me paraît peu convenable, dis-je, d'aller jusqu'à les supposer capables de faire des demandes exorbitantes ou injustes. C'est là chose à peu près impossible et je ne vois aucune raison de la placer dans le domaine des probabilités.

M. MORPHY: Selon moi, le fardeau des frais devrait peser en égale proportion sur le syndic et sur les inspecteurs qui ont approuvé ses actes. Si l'un doit être puni, les autres méritent également de l'être.

M. MOWAT: C'est au syndic qu'il appartient exclusivement de faire la demande de recouvrement.

L'hon. M. GUTHRIE: Les inspecteurs n'ont pas à s'occuper du paiement des sommes portées au bordereau.

M. MORPHY: Ils devraient y être tenus.

(L'amendement est rejeté.)

Le paragraphe est adopté.

Sur l'article 37, paragraphe 2 (relevé des recettes et des déboursés).

L'hon. M. GUTHRIE: Il s'est glissé une erreur d'écriture dans la version anglaise de ce paragraphe. En 39e ligne, le mot "sheet" est suivi des mots "dividend sheet, dividends", etc. Il faudrait modifier le texte en biffant les mots "dividend sheet".

(Cet amendement est adopté.)

M. FRIPP: Y a-t-il un délai de fixé pour la liquidation des créances?

L'hon. M. GUTHRIE: Non; cela regarde l'inspecteur nommé par les créanciers.

(Le paragraphe, ainsi modifié, est adopté.)

Sur le paragraphe 7 (division des biens).

M. MORPHY: La note indique qu'il s'agit ici de l'article anglais modifié. En quoi consiste la modification?

L'hon. M. GUTHRIE: Simplement dans la prorogation du délai accordé à un créancier pour établir sa réclamation. Le créancier qui n'a pas établi sa réclamation dans le délai prescrit peut s'adresser au tribunal. La modification consiste réellement en ce qu'aux mots "dans les soixante jours", qui sont dans la loi anglaise, nous avons substitué "un délai ultérieur".

Sur le paragraphe 9 (pas d'action pour recouvrement du dividende).

M. JACOBS: Que signifie ce paragraphe?

L'hon. M. GUTHRIE: Je n'en saisis pas très bien le sens. Je propose qu'il soit réservé.

(Ce paragraphe est réservé.)

Sur l'article 40, paragraphe 1er (rémunération du syndic).

M. McLEAN (Royal): Le projet de loi porte que le syndic peut, lorsqu'il le juge à propos, ou sur l'ordre des inspecteurs, convoquer les créanciers en assemblée générale. Il n'est pas nécessaire que le syndic spécifie dans l'avis de convocation l'objet de l'assemblée. Deux ou trois créanciers se réunissent et fixent à leur gré le chiffre de la rémunération que le syndic devra recevoir. En matière si importante, il faudrait que l'avis de convocation mît les créanciers au fait de l'objet de l'assemblée, et c'est pourquoi je prie le solliciteur général de vouloir bien modifier le présent paragraphe de façon à ce qu'il prescrive la signification d'un tel avis de convocation.

L'hon. M. GUTHRIE: D'ordinaire, la première assemblée des créanciers est assez nombreuse, et l'on y donne des ordres relativement à la gestion ou la liquidation des biens du failli. A ce moment-là, personne ne sait ni ce qui reviendra aux créanciers, ni quelle somme de travail le syndic devra accomplir; il est donc bien rare que la rémunération des syndics soit fixée à la première assemblée des créanciers.

La difficulté est d'avoir une assistance de créanciers à l'assemblée suivante. Le dividende, en général, est si mince, que les créanciers ne sont pas empressés de se rendre à l'assemblée. Règle générale, la première assemblée est la seule assemblée des créanciers, les autres sont des assemblées d'inspecteurs. Cet article stipule que les créanciers, ou à défaut des créanciers, les inspecteurs, peuvent décider du montant de la ré-

munération du syndic. Cette disposition est presque identique à celle de la loi d'Ontario, touchant les cessions et les préférences. Si nous étions certains que les créanciers assisteraient aux assemblées et qu'une majorité voterait en faveur de la rémunération, fort bien, mais ils se ne rendront pas à l'assemblée.

M. McLEAN (Royal): Le paragraphe "2" porte que la rémunération d'un syndic sera limitée à 5 p. 100. S'il veut avoir plus, il devra l'obtenir d'une assemblée où la majorité des créanciers seront représentés. Pour obtenir cette rémunération supplémentaire, il lui faudra s'assurer que les créanciers seront présents à l'assemblée en personne ou par procuration et sauront pourquoi ils devront voter. Autrement, il lui faudra accepter la rémunération déterminée par la loi.

M. FRIPP: Cette question a été cause, dirais-je, de prévarications de la part des syndics et des inspecteurs, l'expérience m'apprend que les syndics et les inspecteurs se contentent de s'asseoir et de se voter de grosses rémunérations. Les créanciers, comme l'a fait observer le solliciteur général, ne s'attendant qu'à un pauvre dividende, ne prêtent guère d'intérêt à l'affaire. Nous devrions mettre un frein à la générosité de ces messieurs. Les mots "ou de l'un des créanciers" devraient être biffés, afin que le paragarphe soit ainsi libellé:

> Le syndic, dans les procédures en matière de faillite ou de cession autorisée, doit recevoir la rémunération qui lui est votée par les créanciers à toute assemblée générale, ou par les inspecteurs, au cas où les créanciers négligent d'y pourvoir ,subordonnément à la revision par la cour, sur la demande du syndic.

Je demande que le tribunal examine de nouveau la rémunération que doit recevoir le syndic.

L'hon. M. GUTHRIE: Pourquoi le créancier ne demanderait-il pas lui-même ce nouvel examen par le tribunal?

M. FRIPP: Règle générale, le créancier ne le fait pas, et il nous faut protéger le créancier contre les rémunérations excessives demandées par le syndic ou ses inspecteurs.

L'hon. M. GUTHRIE: C'est le but de cet article. Si les créanciers accordent trop au syndic, un seul créancier peut s'adresser au tribunal en se plaignant que c'est trop.

M. FRIPP: J'envisagerai la question à un autre point de vue. Il faut que le syndic persuade le tribunal, que le créancier agisse ou non, que la rémunération qu'il se vote ou reçoit par l'assistance de l'inspecteur, est équitable. La rémunération devrait avoir l'approbation du tribunal avant d'être versée pour la raison même suggérée par le solliciteur général, que les créanciers ne paient aucune attention particulière à la propriété après que la cession a été faite. Tout est laissé aux inspecteurs et ceux-ci sont souvent nommés par le syndic lui-même. Voici comment: Le syndic ayant entre les mains une grande partie des réclamations des créanciers, écrit aux créanciers, ou obtient leur procuration, pour nommer inspecteurs John Brown ou William Smith qui sont de ses amis. Très souvent, le syndic et les inspecteurs s'entendent entre eux pour se payer de forts honoraires qu'ils n'ont pas gagnés. Je veux que le syndic persuade au tribunal, à défaut de toute autre action prise par les créanciers eux-mêmes, que sa rémunération est raisonnable.

L'hon. M. GUTHRIE: Supposons que les créanciers ou les inspecteurs disent au syndic: "Nous n'allons vous donner qu'une très faible rémunération". Pourquoi alors n'aurait-il pas le droit de s'adresser au tribunal? Les créanciers peuvent donner trop ou trop peu. Le remède, je crois, devrait être applicable dans l'un et l'autre sens: si l'une des deux parties est mécontente, qu'elle soumette son grief au tribunal. Je ne prévois pas de difficulté parce que l'article suivant, je crois, servira de guide.

M. LOGGIE: L'honorable député de Royal (M. McLean) envisage la question sous un bon angle. Il peut arriver que plusieurs créanciers soient absents de l'assemblée à laquelle la rémunération est votée, n'ayant peut-être pas su qu'elle serait débattue. Ne serait-il pas sage d'édicter que lorsqu'il sera question de rémunération à une assemblée, il faudra en donner un avis préalable.

M. NESBITT: D'accord, mais je ne voudrais pas que le syndic fût censé avoir forcément une majorité des créanciers à l'assemblée, parce que souvent ce serait impossible. S'ils s'intéressent à l'affaire, l'avis les décidera d'assister. La majorité des créanciers présents devrait avoir le droit de déterminer le chiffre de la rémunération.

Quant à l'argument que les créanciers ne devraient pas avoir le droit d'en appeler au tribunal, j'admets plutôt le contraire; le syndic aussi devrait être libre d'en appeler au tribunal s'il ne trouve pas sa rémunération suffisante.

M. McKENZIE: Je me demande si nous devrions laisser à la discrétion des inspecteurs la rémunération du syndic. Je trouve que le paragraphe y gagnerait si nous

rayions de la ligne 20 les mots "ou par les inspecteurs, au cas où les créanciers négligent d'y pourvoir".

M. FRIPP: Il existe une autre raison pour que, si les créanciers ne prennent pas les mesures nécessaires, le syndic doive convaincre le tribunal que sa rémunération est raisonnable. Nous adoptons cette loi tant dans l'intérêt du débiteur que celui du créancier; or, le débiteur reste sans protection si le tribunal ne se prononce pas sur la question de la rémunération.

M. McLEAN (Royal): L'amendement me paraît bien satisfaisant sauf qu'il ne prescrit pas l'envoi d'un avis à l'effet que l'assemblée discutera la question de rémunération. Tous mes collègues semblent croire qu'une disposition à cet effet devrait être insérée.

L'hon. M. GUTHRIE: Franchement, je trouve que nous donnons trop d'importance à cette question. La rémunération arrêtée par les créanciers est sujette à revision par le tribunal sur la demande du syndic ou de l'un quelconque des créanciers.

M. McLEAN (Royal): Notre expérience dans bien des faillites prouve que les créanciers paient trop cher et, de la sorte, volent les biens du failli.

(L'amendement est adopté).

(Le paragraphe, ainsi modifié, est adopté.)

Sur le paragraphe 2 (limitée à 5 pour 100).

M. JACOBS: J'ai reçu des lettres de plusieurs compagnies de Montréal qui ont l'espoir d'être nommés syndics sous l'autorité de cette loi. Elles s'opposent à cet article plus particulièrement parce que le présent paragraphe limite la rémunération à 5 pour 100 de l'encaisse. Ces gens affirment que le règlement d'une petite faillite de $1,000 ou $2,000 peut présenter de fortes difficultés et leur rémunération serait néanmoins limitée à $50 ou $60. Ils veulent que le pourcentage de la rémunération soit augmenté; je demande donc l'opinion du comité là-dessus.

M. MORPHY: Si mon honorable collègue est prêt à discuter la diminution du pourcentage dans le cas des faillites plus considérables je crois que la discussion aura son utilité.

M. JACOBS: Très bien.

M. PARENT: On nous affirme que ce projet de loi tend, entre autres choses, à diminuer le montant des frais occasionnés par la liquidation des compagnies. Sous le régime de la loi concernant la liquidation le liquidateur ne reçoit pas autant que 5 pour 100, surtout lorsque des biens immeubles sont en jeu. Dans la cité de Montréal le juge limite à 2½ pour 100, environ, l'honoraire du liquidateur d'une compagnie d'immeubles alors qu'il en accorde un de 5 pour 100 dans une liquidation de bien meubles. Le présent paragraphe accorde 5 pour 100 sur les biens tant meubles qu'immeubles, et si ce bill est destiné à diminuer le montant des dépenses nécessaires je ne crois pas qu'il atteigne son but. Les tribunaux de Montréal et de Québec donnent 2½ pour 100 sur les immeubles et je vous propose de réduire ce 5 pour 100 à 2½ pour 100.

L'hon. M. GUTHRIE: Le 5 pour 100 porte sur l'encaisse seulement, et non sur la valeur des immeubles. Dans la plupart des cas les biens immeubles sont fortement grevés d'hypothèques. Si la rémunération est trop considérable le juge peut la réduire; le présent article l'y autorise.

M. PARENT: Non pas aux termes du paragraphe que nous discutons.

L'hon. M. GUTHRIE: Le paragraphe dit:

...subordonnément à une revision par la cour; mais nulle demande par le syndic pour la revision de son allocation ne doit être reçue, à moins que la question de sa rémunération n'ait été présentée devant une assemblée des créanciers ou des inspecteurs avant la préparation du bordereau de dividende définitif.

M. SINCLAIR (Guysborough): Et le syndic ne reçoit rien du tout?

L'hon. M. GUTHRIE: Il ne reçoit rien, je pense, à moins que les créanciers ne lui votent un montant. Il peut se donner beaucoup de peine sans obtenir un sou en espèces sonnantes; mais je suppose que les créanciers tiendraient compte de tout cela en établissant sa rémunération .

M. MOWAT: Certaines faillites paient peu; d'autres paient grassement; qu'il soit beau joueur.

M. MORPHY: Je désire signaler à l'attention du solliciteur général la ligne 27e "subordonnément à une revision par la cour". Qui doit demander cette revision? Je propose que la revision soit faite sur la demande de l'un quelconque des intéressés.

L'hon. M. GUTHRIE: Nous pourrions peut-être dire "à la demande du débiteur", ou du créancier, ou du syndic.

M. MORPHY: Très bien.

L'hon. M. GUTHRIE: Mais cela y est déjà n'est-ce pas? C'est précisément le sens de ce paragraphe.

M. JACOBS: Je ne vois pas l'utilité du paragraphe 2 de l'article 40. Le paragraphe 1 règle entièrement le cas. L'article décrète:

Lorsque la rémunération du syndic n'a pas été fixée sous le régime du paragraphe immédiatement précédent, avant le dividende définitif, le syndic peut insérer dans le bordereau de dividende définitif et retenir pour sa rémunération, etc.

Pourquoi ne l'obligeait-on pas à la fixer? Cela nous éviterait d'essayer maintenant d'en fixer le montant équitable.

L'hon. M. GUTHRIE: La difficulté, en pratique, c'est que les créanciers ne se rassemblaient pas pour établir la rémunération. J'ai rencontré, dans ma province, de nombreux cas où le syndic dut, en vertu des dispositions de la loi d'Ontario, s'adresser au tribunal sur le défaut par les créanciers de fixer son allocation. Le paragraphe 1 leur permet de le faire; mais s'ils ne le font pas, l'officier ne doit pas être pour cela privé de ses honoraires. Qu'on lui laisse prendre son cinq pour cent: si ce taux est trop fort ou trop faible, on le modifiera. Comme le propose l'honorable député de Perth-Nord, l'on pourrait ajouter, à la septième ligne du paragraphe après le mot "cour", les mots "sur la demande de l'un des créanciers, du débiteur ou du syndic". Je propose que le paragraphe soit modifié en conséquence.

(Cet amendement est adopté.)

M. PARENT: Voici où il y aura peut-être de l'embarras. L'article dit:

...subordonnément à une revision par la cour; mais nulle demande par le syndic pour la revision de son allocation ne doit être reçue, à moins que la question de sa rémunération n'ait été présentée devant une assemblée des créanciers ou des inspecteurs.

L'hon. M. GUTHRIE: Les mots "ou des inspecteurs" devraient être biffés de la ligne dix du paragraphe. J'en fais la proposition.

(Cette motion est adoptée et le paragraphe est adopté tel qu'amendé.)

Sur le paragraphe 3 de l'article 40 (déboursés sont taxés):

M. PARENT: Qui est l'autorité prescrite?

L'hon. M. GUTHRIE: L'officier de taxation n'a pas encore été choisi, mais la règle générale pourvoit à un officier de taxation approprié, le protonotaire de la cour, probablement. C'est une question de procédure.

Sur paragraphe 3 de l'article 42 (assemblées des créanciers sur demande):

M. McLEAN (Rayal): Comme le solliciteur général l'a indiqué, les créanciers sont généralement présents à la première assemblée des créanciers. Mais il ne s'en trouve qu'un petit nombre aux assemblées subséquentes. Ne serait-il pas bon d'exiger que les syndics spécifient dans leur avis le but de l'assemblée et les affaires qui y seront étudiées?

L'hon. M. GUTHRIE: Il existe une grande difficulté quant à ces avis des assemblées des créanciers. Il s'agit toujours de savoir qu'est-ce qui sera discuté et qu'est-ce qui ne le sera pas. On constate très souvent que l'assemblée a outrepassé l'avis. Cela ouvre la porte à des contestations, car l'avis aurait pu ne pas être assez spécifique quant aux affaires à étudier. Je préférerais que l'on permît un avis d'un caractère général. Les créanciers savent quel nombre limité d'affaires peuvent être soumises à l'assemblée qui les concerne. Ils ont le droit d'y assister et d'entendre ce que l'on y discute; s'ils ne le font pas, ils en subissent la conséquence.

Je n'exigerais pas un avis trop spécifique.

(Le paragraphe est adopté.)

Sur le paragraphe 7 (ajournement).

M. JACOBS: Voici ce paragraphe:

(7) Si, dans une demi-heure à compter de l'heure fixée pour l'assemblée, un quorum des créanciers n'est pas présent ou représenté, l'assemblée doit être ajournée au même jour de la semaine suivante, à la même heure et au même lieu, ou à tout autre jour que le président peut désigner, mais à pas moins de sept et pas plus de vingt et un jours. (Ann. ang. 1, n° 26.)

Pourquoi "au même jour" et "la semaine suivante"?

L'hon. M. GUTHRIE: Ces dispositions ont été copiées exactement de la procédure anglaise.

M. JACOBS: La dernière partie du paragraphe rend la première de nul effet.

L'hon. M. GUTHRIE: Je ne crois pas.

M. MORPHY: Je préférerais le mot "après" aux mots "à compter de", à la première ligne.

L'hon. M. GUTHRIE: Je n'aimerais pas modifier la rédaction des paragraphes de droit impérial, quand ce n'est pas nécessaire. La plupart d'entre eux ont eu une interprétation judiciaire. En modifier un mot c'est en modifier l'article.

(Le paragraphe est adopté.)

Sur le paragraphe 9 (doit de vote du créancier).

M. SINCLAIR (Guysborough): Le paragraphe 9 décrète:

(9) Une personne n'a pas le droit de voter à titre de créancier à la première assemblée ni à toute autre assemblée des créanciers, à moins qu'elle n'ait dûment établi une créance prouvable en matière de faillite, ou dans une cession autorisée, à elle due par le débiteur, et à moins que la preuve n'ait été déposée entre les mains du syndic avant l'époque désignée pour l'assemblée.

L'article 6 du projet de loi prévoit la nomination d'un syndic par la majorité des créanciers à leur assemblée.

L'hon. M. GUTHRIE: Non.

M. SINCLAIR (Guysborough): Je ne vois pas comment ces deux articles peuvent s'accorder.

L'hon. M. GUTHRIE: Le syndic est nommé du fait de la cession de biens. La cession de biens est faite au syndic officiel, puis les créanciers le confirment ou le révoquent. Quand le débiteur fait une déclaration statutaire il a le droit de voter à une assemblée subséquente.

M. SINCLAIR (Guysborough): Mais l'article 6 prévoit que le syndic est celui qui obtient la majorité des voix des créanciers à l'assemblée.

L'hon. M. GUTHRIE: Non. Le syndic est celui qui est autorisé par cette loi à recevoir la cession de biens et à qui, en réalité, la cession de biens a été faite.

M. SINCLAIR (Guysborough) Je comprends cela.

L'hon. M. GUTHRIE: L'article 6 dit que, si les créanciers le désirent, ils peuvent le confirmer dans ses fonctions, ou le révoquer. L'article 6 s'applique là où il n'y a pas de cession de biens, mais dans le cas d'une demande au tribunal et d'un ordre de mise sous séquestre.

(Le paragraphe 9 est adopté.)

Sur le 13e paragraphe de l'article 43 (nomination et rémunération des inspecteurs).

M. JACOBS: Le paragraphe dit:

Les pouvoirs des inspecteurs peuvent être exercés par une majorité d'entre eux.

Je proposerai que l'article soit modifié, en ajoutant aux mots " majorité d'entre eux ", les mots suivants: " à une assemblée régulière convoquée dans ce but ". Je me rappelle avoir eu un cas, il y a quelques années, où la majorité des inspecteurs ont pris une certaine décision, sans pour cela s'être assemblés. Une résolution avait été préparée et envoyée aux différents inspecteurs. Trois d'entre eux signèrent et deux autres ne signèrent pas. Le tribunal décida que du moment qu'il n'y avait pas eu d'assemblée convoquée dans ce but-là, la résolution était nulle. Je crois que c'était un bon jugement, et afin d'éviter une difficulté de ce genre, je pense qu'il serait bon de bien expliquer que les inspecteurs doivent se réunir pour prendre une décision.

L'hon. M. GUTHRIE: Quelle est la rédaction que vous suggérez?

M. JACOBS: Je propose d'ajouter aux mots " majorité d'entre eux " les mots " à une asemblée régulière convoquée dans ce but ".

L'hon. M. GUTHRIE: Dans quel but?

M. JACOBS: Je propose plutôt d'ajouter aux mots " majorité d'entre eux " les mots " à une assemblée desdits inspecteurs ".

M. MOPRHY: Je ne pense pas qu'une restriction comme celle-ci améliore la loi. Si les inspecteurs étaient à une distance de 1,000 milles les uns des autres, ils devraient pouvoir, par télégraphe, envoyer leur consentement et leur opinion à une assemblée.

M. JACOBS: Il ne devrait pas y avoir d'inspecteurs si éloignés,

M. MORPHY: Je propose qu'à la suite des mots " à une assemblée régulière convoquée dans ce but " proposés par mon honorable ami, on ajoute les mots " ou par écrit de leur main ".

M. JACOBS: L'argument avancé dans le cas dont j'ai parlé était que si les inspecteurs avaient exprimé leurs vues, ils auraient pu influencer les autres pour les leur faire adopter. Vous ne pouvez pas avoir une opinion unanime à moins que vous ne réunissiez les parties intéressées. La cause a été portée en cour de revision et la décision a été maintenue.

L'hon. M. GUTHRIE: Nous pourrions peut-être examiner de nouveau l'article. J'aurais voulu continuer l'examen du projet de loi ce soir, mais je regrette de ne pouvoir être présent. Je serais heureux, si le comité voulait bien maintenant suspendre la séance, faire rapport sur l'état de la question et demander l'autorisation de siéger de nouveau.

M. JACOBS: Quand reprendrons-nous l'examen du bill?

L'hon. M. GUTHRIE: Au commencement de la semaine prochaine; n'importe quelle date fixée par les députés me conviendra.

(Rapport est fait sur l'état de la question.)

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

Reprise de la séance.

DISCUSSION DU PROJET DE LOI CONCERNANT L'ASSOCIATION CANADIENNE DES EPICIERS DE GROS.

La Chambre se forme en comité général et passe à la discussion du projet de loi (bill n° 45), déposé par M. Sheard, concernant la constitution de l'association nationale des épiciers de gros du Canada.

Sur l'article 1er (constitution en société).

M. ROBB: Avant l'adoption de cet article, monsieur le président, le promoteur du bill voudra bien, sans doute, nous expliquer les amendements.

L'hon. M. REID: Le parrain du bill n'est pas ici. Je demande que ce projet de loi soit réservé.

M. STEELE: Monsieur le président, le 2e article fait un assez bon exposé des objets du bill. Le comité des bills d'intérêt privé a été saisi de ce projet de loi récemment. Il avait été soumis aux rédacteurs officiels des lois, ainsi qu'au secrétaire d'Etat, et le comité en a fait une fort soigneuse étude. Nous avons fait quelques amendements et, si je ne me trompe, le texte aujourd'hui présenté à la Chambre ne prête guère à la critique. Toutefois, si l'on désire le discuter par le menu, il serait peut-être préférable de le réserver.

M. ROBB: Le président du comité des bills d'intérêt privé dit-il que ce projet de loi a été adopté à l'unanimité?

M. STEELE: Oui.

(L'article est adopté.)

Sur l'article 12 (comités d'enquête).

M. le PRESIDENT: L'article 11 a été rayé du bill. L'article 12 devient l'article 11, les mots suivants commençant à la 42e ligne ayant été biffés:

...sous serment (lequel serment tout pareil arbitre est par les présentes autorisé à faire prêter).

(L'article est adopté.)

Sur l'article 13 (restriction du commerce).

M. le PRESIDENT: Un nouvel article a été ajouté au bill à titre d'article 13:

[L'hon. M. Guthrie.]

Nulle disposition contenue dans la présente loi ne sera réputée autoriser d'action qui porte atteinte à la liberté du commerce.

(On adopte l'article).

Sur l'article 12.

M. le PRESIDENT: Voici le titre, après modification:

Loi constituant en corporation l'association canadienne des épiciers en gros.

M. McKENZIE: Je tiens à appeler l'attention du Gouvernement sur l'article 12, vu que cette disposition me paraît être une innovation:

12. L'association peut, par règlement ou résolution, pourvoir à la nomination de comités d'enquête chargés de s'enquérir au sujet de toute chose intéressant la fabrication, l'importation, l'exportation, ainsi que les intérêts internes ou domestiques du Canada, en tant qu'ils concernent le commerce de l'épicerie, et pareils comités peuvent interroger sous serment (lequel serment tout membre de pareils comités est par les présentes autorisé à faire prêter) tout particulier qui comparaît devant eux, et les témoignages ainsi entendus peuvent servir à aider l'association à en arriver à une décision au sujet de la chose en considération.

Par le passé, toutes ces questions publiques tombaient sous les dispositions de la loi des enquêtes publiques; le Gouvernement a toujours le droit de nommer une commission, et il en a été nommé plusieurs. C'est la première fois que je sache dans notre histoire que nous autorisons une compagnie particulière à établir une commission chargée de parcourir le pays pour interroger les témoins sous la loi du serment.

M. le PRESIDENT: Je ferai observer à l'honorable député qu'on a déjà apporté à cet article une légère modification. Le comité a déjà rayé les mots " sous serment " (lequel serment tout membre de pareils comités est par les présentes autorisé à faire prêter).

L'hon. M. LEMIEUX: Mais le "serment" demeure là quand même.

M. McKENZIE: Je n'en désire pas moins faire mon devoir en y appelant l'attention du Gouvernement, vu que c'est une innovation qui n'a pas de raison d'être. Nul groupe de marchands n'a le droit, dans leur propre intérêt, de se livrer à pareilles enquêtes ou de faire prêter le serment à qui que ce soit. Le Gouvernement est responsable de toute loi d'intérêt public ou privé adoptée par cette Chambre, et, à mon avis, il ne faudrait pas adopter cet article.

L'hon. M. ROWELL: C'est la première fois qu'on signale la chose à l'attention du

Gouvernement. J'en conviens, c'est bien là une innovation, et une disposition des plus insolites, comme le fait observer le chef de l'opposition, dans une charte de corporation privée. Aussi, serait-il préférable de réserver le bill jusqu'à ce que le Gouvernement ait eu le temps d'étudier l'article.

(Rapport est fait de l'état de la question.)

3e LECTURE

De divers projets de loi émanant du Sénat:

Le 1er, tendant à faire droit à Eva St. Lawrence Cronk;

Le 2e, tendant à faire droit à Helena Clara Gabriel;

Le 3e, tendant à faire droit à Gretna Harris Hawkins;

Le 4e, tendant à faire droit à Samuel Burgoyne;

Le 5e, pour faire droit à James Arthur McGregor;

Le 6e, pour faire droit à William Lewes Evans;

Le 7e, pour faire droit à Richard Wilson Crashley;

Le 8e, pour faire droit à Gladys Agnes Wilson Hawkins.

SUITE DE LA DISCUSSION DES SUBSIDES.

La Chambre siège en comité des subsides.

Administration centrale.—Ministère des Postes.—Traitements, y compris le sous-ministre à $6,000, H. B. Verret, sous-ministre adjoint à $4,500; le surintendant de la direction de service des postes à $5,000; le contrôleur du service postal ambulant, le contrôleur des magasins et le surintendant de la division du personnel à $4,000 chacun, $979,770.

L'hon. RODOLPHE LEMIEUX: Lors de l'ajournement de la Chambre, le mercredi qui a précédé les vacances de Pâques, il a été entendu que lorsqu'on siégerait en comité des subsides pour étudier les crédits du ministère des Postes, nous discuterions le principe d'une motion que j'avais présentée au commencement de la session au sujet de certains amendements à faire à la loi des Postes dont l'opportunité n'est que trop évidente. Pour que mon honorable ami (M. Rowell) puisse se rendre compte de la situation, je rappellerai ce que l'honorable député d'Halifax (M. Maclean), ministre de je ne sais quel département, a dit à cette occasion en réponse à mon honorable ami de Guysborough (M. Sinclair) et à moi-même:

J'aimerais avoir le temps d'examiner la question et de la soumettre à mes collègues, si mon honorable ami veut ramener le sujet disons au moment de la discussion des crédits des Postes, je serai alors en état de faire connaître les vues du Gouvernement.

Je profite en conséquence de cette occasion pour discuter avec le président du Conseil privé (M. Rowell) cette importante question de faire une loi plus sévère sur la presse quotidienne et hebdomadaire, les périodiques, etc. Cette question s'est présentée à différentes occasions devant les conventions de l'Ouest, l'an dernier et il y a deux ans. En réalité, la résolution que j'ai inscrite au Feuilleton, n'était qu'une copie de la résolution adoptée, si je ne me trompe pas, par les producteurs de grain l'Alberta. En voici le texte:

Que, de l'avis de cette Chambre, tous les journaux, magazines, journaux de commerce, et autres périodiques publiant des articles destinés à influencer l'opinion publique, seront de temps à autre obligés de publier des déclarations assermentées indiquant les noms des propriétaires, gérants, rédacteurs, actionnaires, porteurs de débentures et de toutes autres personnes ayant un intérêt dans lesdits journaux, magazines, journaux de commerce ou autres périodiques.

Nous nous rendons bien compte que dans ce pays, comme dans tous les autres, la presse dispose d'une puissance énorme. Quand on peut contrôler la presse, on peut jusqu'à un certain point diriger pour le moment l'opinion publique. L'arme est très dangereuse. Elle peut constituer un pouvoir bienfaisant pourvu qu'elle ne soit pas corrompue. Malheureusement, dans ce pays, comme aux Etats-Unis et dans quelques pays d'Europe, sans en excepter l'Angleterre, la presse n'est pas toujours bornée à la fonction première, qui est d'éclairer l'opinion publique et d'exercer un contrôle régulier sur les différentes circonscriptions. L'autre jour, quand j'ai présenté cette question à la Chambre, j'ai donné comme exemple de la mauvaise influence d'une législation relâchée sur la presse, le camouflage d'un journal par son propriétaire de telle façon qu'il paraissait parler au nom d'un parti, tandis qu'en réalité il parlait pour le parti adverse. C'est ce qui s'est réellement produit dans la bonne ville de Montréal, dans le cas du "Montreal Herald", un journal vieux d'un siècle, qui a eu parmi ses directeurs et ses rédacteurs les écrivains les plus remarquables de la minorité anglaise du Bas-Canada. L'histoire du dernier siècle ne pourrait pas être compléte sans se rapporter aux collections du Montreal Herald. Le fait est que durant une période d'au moins cinquante ans, le "Montreal Herald"

a été l'organe reconnu de la minorité libérale anglaise dans la province de Québec. Il avait en outre une grande circulation en dehors de Montréal et si j'en excepte le "Montreal Witness", qui était de beaucoup le plus respectable journal que nous avons eu dans ce pays, il avait peut-être la plus grande influence.

Malheureusement, il tomba entre les mains d'un certain monsieur Brierly, qui en obtint le contrôle par des artifices méprisables et des moyens louches et après les élections de 1911, comme il était plus facile de nager avec le courant, il fit un marché avec les directeurs du parti tory entre les mains de qui il passa, bien que pendant quelque temps, il conservât l'apparence de son honnêteté et de sa virginité premières et un petit nombre seulement fut au courant du changement de propriété. On l'annonça comme l'organe du parti libéral dans le district de Montréal. Quelques-uns d'entre nous savaient que les hommes influents du parti conservateur en avaient le contrôle, mais le journal se déguisait en organe libéral.

Enfin le journal passa directement aux mains de M. Lorne McGibbon, un conservateur en vue du district de Montréal qui avait des projets à faire mousser relativement aux tramways et aux développements de l'énergie électrique. Il jugea plus profitable toutefois, de vendre sur-le-champ le journal à sir Hugh Graham, devenu plus tard lord Atholstan. Sir Hugh Graham, qui est un homme d'affaires averti, détestait de voir un autre journal faire concurrence au "Star", de sorte qu'il jugea d'excellente politique de maintenir le "Herald" à titre de rival du "Star" ostensiblement; le "Herald" devait donc se contenter du lait écrémé quand le "Star" recueillait la crème. Le "Star", reconnu comme l'organe du parti conservateur, avait un fort tirage tandis que celui du "Herald" était insignifiant. Ce dernier paraissait à quatre pages tandis que chaque édition du "Star" comptait ving-cinq, trente et même quarante pages. Cependant, on représentait le "Herald", ce journal chétif et insignifiant, comme l'organe du parti libéral. Quelques libéraux,—nous étions le petit nombre,— savaient parfaitement que le "Herald" était la propriété de sir Hugh Graham. On dit parfois que l'honneur se rencontre jusque chez les fripons; oui, mais pas très souvent. Au cours d'un procès, qui s'est déroulé en cour d'assises à Montréal, nous avons su la vérité, toute la vérité et rien que la vérité; il a été établi que le "Star" et le "Herald" étaient la propriété de lord Atholstan, que le "Herald" n'était maintenu que comme camouflage et que ce journal, au lieu d'être l'organe du parti libéral, avait pour fin aux mains de lord Atholstan d'empêcher qu'un journaliste entreprenant ne fondât un journal dévoué aux intérêts du parti libéral dans la province de Québec. J'ajouterai que depuis cette époque, le "Herald" a été, pour ainsi dire, libéré de cette servitude; il est devenu la propriété de M. Leithead, qui m'a écrit l'autre jour pour protester contre l'insinuation que d'autres que lui ont des droits au "Herald" et pour m'affirmer que ce journal est réellement indépendant. Je veux bien accepter sa déclaration et je crois que le "Herald" est désormais journal indépendant. Depuis que M. Leithead en est devenu le propriétaire, j'ai lu les articles du "Herald" et je me suis convaincu qu'il n'a plus d'attache avec son ancien propriétaire, lord Atholstan. Je relate ces faits uniquement dans le but de montrer les supercheries qui peuvent être pratiquées aux dépens du public par quelques personnages entreprenants et quelle arme dangereuse un journal peut devenir aux mains d'un directeur sans scrupules. J'ai un autre exemple à l'esprit. En 1904, les amis du parti opposé, Mackenzie et Mann, formèrent le projet de faire battre le gouvernement Laurier aux élections. Or la première chose qu'ils firent, ce fut de s'assurer la direction d'un journal à fort tirage de Montréal; c'est un fait assez notoire. Il s'agit toutefois d'un mal qui se rencontre ailleurs qu'au Canada. Je suis peiné de le dire, ce mal existe aussi en Angleterre, mais on l'a découvert à temps. J'ai entre les mains une brochure qui a été publiée aux Etats-Unis; il est inutile à mon avis d'en citer des extraits, car tous les honorables députés sont au courant des faits auxquels j'ai l'intention de faire allusion. Nous le savons tous, le grand scandale du "dope" ou de la Cellulose Company a été dévoilé au cours des dernières élections en Grande-Bretagne et une enquête à fond relativement à ce scandale aurait peut-être été une source de désagréments pour certains personnages jouissant d'une réputation mondiale.

Le "Chronicle", de Londres était l'un des journaux faisant autorité en Grande-Bretagne. Il exerçait une grande influence sur l'opinion publique et son rédacteur, M. Robert Donald—un bon nom écossais—jouissait de la plus haute réputation par tout le continent. A la vérité, dans toutes les chancelleries européennes on lisait ses articles et sa revue des faits courants dans les colonnes de son journal. Or, un bon ma-

tin, le monde fut informé de faits émouvants. Le 5 octobre 1918, le "Globe" de Londres annonçait que lord Beaverbrook, dont les amis étaient irrémédiablement compromis dans ce scandale, avait fait depuis quelque temps des démarches pour faire l'acquisition du "Chronicle" et que le prétendu acquéreur, sir Henry Dalziel, représentait lord Beaverbrook et ses affidés. La démission immédiate, le 5 octobre, de M. Robert Donald, qui avait été rédacteur gérant pendant vingt ans et directeur gérant pendant sept ans du "Chronicle", à la suite de la publication de la lettre de Walter Long au Colonel Grant Morden ou Marden et le rapport qu'elle avait avec le scandale des celluloses, étonna tout Fleet Street; cependant les journaux des Etats-Unis n'ont jamais fait allusion à cette affaire scandaleuse au sujet de la vente du "Chronicle".

Le "Times" de Londres, du 5 octobre, date de la vente du "Chronicle", a publié le câblogramme anodin qui suit, daté de Londres:

Parlant de la vente du "Chronicle", la "Westminster Gazette" fait observer qu'on ne saurait considérer la vente d'un journal sous le même angle que la vente d'une fabrique de beurre, car les millionnaires ont appris de quelle façon ils doivent utiliser les millions dont ils disposent pour diriger l'opinion publique. D'après le "Globe", de Londres, la nouvelle de la vente du "Chronicle" causera des regrets universels bien au delà des confins de Fleet street. Nous ne savons même pas quels sont les nouveaux propriétaires du journal, bien qu'en ces derniers temps on ait annoncé que l'inévitable lord Beaverbrook faisait des démarches pour acquérir notre confrère.

Néanmoins, nous regrettons sincèrement ce qui est arrivé, car sous la direction de Robert Donald, le "Daily Chronicle" s'était fait une belle réputation comme organe indépendant, représentant sans peur le meilleur élément du libéralisme tout en évitant toute atteinte de corruption et de défaitisme et subordonnant à la victoire toutes les questions secondaires.

Le "Chronicle a dénoncé sans crainte les scandales financiers dans lesquels se sont trouvés impliqués de hauts personnages politiques.

Le "National News" tient cette cession pour une inquiétante menace à l'influence et à l'indépendance de la presse.

Dans un article daté de Londres, le 16 octobre, l'"Editor and Publisher", de New-York, déclare, le 19 octobre 1918, ce qui suit: "L'annonce de l'achat du "London Daily Chronicle", sans que rien l'est fait pressentir, a causé, dans Fleet-Street, une émotion comparable seulement à celle qui avait occasionnée l'annonce du coup d'Etat mettant lord Northcliff en possession du "Times". Les pourparlers relatifs à cette cession ont eu lieu si discrètement que Robert Donald lui-même en est resté tout abasourdi. Il a immédiatement donné sa démission".

On voit par là que, même dans cette bonne vieille Angleterre, aux traditions si conservatives, si honorable dans ses transactions, il s'est trouvé, comme malheureusement aux Etats-Unis, comme au Canada pareillement, des éditeurs qui consentent à vendre leur plume pour un plat de lentilles. J'ai fait remarquer à la Chambre l'autre jour l'influence pernicieuse que peut produire dans le pays un tel état de choses. Si le simple peuple commence à croire que la presse peut s'acheter, il croira aussi que nos hommes publics sont susceptibles de se vendre et d'obéir à un maître. C'est un mauvais jour pour le Canada que celui où cette impression gagne du terrain, comme elle en a malheureusement gagné.

J'ai dit sans crainte et je le répète ce soir que cette volte-face de toute la presse libérale de la province de d'Ontario à la veille des élections de 1917 a été un scandale. (Vives protestations.)—Il y a eu, cependant, d'honorables exceptions: le "London Advertiser" est resté fidèle à son passé. Ce qui dégoûte le public, monsieur le président, ce qui lui cause des appréhensions et lui fait croire à la réalité de cet état de choses, c'est que dans le même temps sir Clifford Sifton et MM. Mackenzie et Mann étaient ici à Ottawa, enfermés au Château-Laurier, et que le Parlement hâtait l'expédition de l'affaire du Nord-Canadien, jusqu'à y employer la clôture, car ces choses ne se résolvent pas autrement, et elles ont passé.

M. HOCKEN: Lorsque l'honorable député parle d'une prétendue volte-face de la presse d'Ontario, veut-il faire entendre au comité que c'était dû à la corruption?

L'hon. M. LEMIEUX: L'honorable député a entendu ce que j'ai dit, et je crois avoir été même plus sévère qu'il ne vient de le supposer. Il me juge bien modérément. Croiriez-vous, monsieur le président, que, dans une ville non loin d'Ottawa, les candidats du parti libéral ont dû payer à certains journaux le compte rendu d'une réunion politique? A ce même moment, toute la presse du Canada était remplie de caricatures insultant feu le chef du parti libéral et sa province natale, dans le but, sans doute, d'éveiller chez le peuple un sentiment favorable à l'"union" des Canadiens. Qui donc, monsieur le président, a payé? Qui donc, monsieur le président, a payé cette réclame? Nous ne connaissons que la moitié de la vérité. Mon honorable ami qui siège à côté de moi (M. J. H. Sinclair) a établi que la somme dépensée par le Gouvernement depuis le 4 août 1915 pour annonces dans les journaux s'é-

lève à $2,099,048.44, laquelle somme se répartit comme il suit:

Ministère de l'Agriculture	$ 85,433.79
Bureau de l'auditeur général	6,822.16
Commission du service civil	1,759.42
Sous-secrétaire d'Etat	4,634.46
Département des Affaires extérieures	745.29
Ministère des Finances	710,947.56
Service des Affaires indiennes	8,431.64
Ministère du Revenu de l'intérieur	86.48
Ministère de l'Intérieur	185,576.94
Ministère de la Justice	172,428.41
Ministère du Travail	423.44
Ministère de la Marine	14,967.49
Ministère de la Milice et Défense	73,077.52
Service de la gendarmerie à cheval	3,328.26
Le Service naval	32,432.91
Ministère des Postes	75,535.74
Ministère des Travaux publics	64,489.21
Service des Impressions et de la Papeterie	123.38
Ministère des Chemins de fer et des Canaux	9,400.63
Bureau du secrétaire d'Etat	5,490.72
Ministère du Commerce	16,304.72
Ministère de l'Immigration et de la Colonisation	622,951.03
Rétablissement civil des soldats	3,607.24
	$2,099,048.44

L'hon. M. REID: Pour combien d'années?

L'hon. M. LEMIEUX: Depuis le 4 août 1915 et avant 1917. Nous ne connaissons encore que la moitié de la vérité. Nous ignorons ce qui a été payé en vertu du décret du conseil. Nous ignorons de même quelle somme a été dépensée par le président du Conseil privé dans son service nouveau.

M. G. B. NICHOLSON (Algoma-Est): L'honorable député est-il en mesure de nous citer un cas d'annonce incorrecte qui nous fasse clairement saisir la situation?

L'hon. M. LEMIEUX: J'ai une collection des caricatures qui ont paru à profusion dans tous les journaux du Canada, moins ceux d'une province.

Je conserve ces placards à titre de souvenir pour nos descendants et pour les consulter à l'avenir. Si mon honorable ami, qui est un homme à l'esprit juste, lisait aujourd'hui ce qui a été publié dans les journaux du Canada au cours des quelques mois qui ont précédé les élections de 1917, il rougirait de honte pour son pays, car il aime le Canada, tout comme moi. Ne croyez pas, monsieur le président, que ce soit un plaisir pour moi de soulever cette question devant le comité et devant le pays. Je fais mon devoir d'homme public et cela sans peur, sachant que je serai peut-être l'objet, comme je l'ai déjà été, de tout une avalanche d'attaques de la part des journaux du pays. Mais nous ne sommes pas ici que pour échanger des aménités; nous avons mission ici de dire la vérité et rien que la vérité; et je veux que le Parlement du Canada fasse ce qu'a fait le Congrès des Etats-Unis, afin, s'il y a possibilité, de mettre fin à cet état de choses et de sauvegarder la réputation du Canada. Or, de quel privilège jouissent les journaux du Canada? Le chapitre 9 du Statut 45, Victoria, accorde aux journaux et aux publications périodiques du pays un privilège fort important. Permettez-moi de lire le préambule et le premier article de ce statut:

Dans le but d'encourager et de faciliter la diffusion de renseignements utiles en Canada, Sa Majeseté, sur l'avis et du consentement du Sénat et de la Chambre des communes, décrète:

(1) Le et après le premier jour de mai de la présente année mil huit cent quatre-vingt-deux, les journaux et les publications périodiques imprimés et publiés en Canada, déposés par l'éditeur au bureau de poste du lieu où ils sont publiés et adressés à des abonnés réguliers ou à des marchands réguliers de journaux demeurant au Canada, ailleurs qu'au lieu de publication, sont transmis par la poste exempts de port à leurs adresses respectives. Il est pourvu, que pour avoir droit à cette transmission exempte de port, la publication pour laquelle on la réclame doit se conformer aux conditions suivantes:

1. Elle doit être considérée et reconnue comme journal ou publication périodique selon le sens généralement attaché à ces mots, et être publiée régulièrement à des intervalles ne dépassant pas un mois.

2. Elle doit porter en tête de la première page et de chaque page qui suit, le titre entier, l'indication du lieu et date de publication, et le numéro distinctif de l'édition, ainsi que sur toute feuille volante publiée comme supplément et expédiée avec elle.

3. Elle doit être adressée à un véritable abonné, ou à un marchand connu de journaux au Canada.

Le même statut énumère les pouvoirs du ministre des Postes en vue d'empêcher que l'on ne se dérobe aux conditions en question. On voit là que les journaux obtiennent, aux dépens du trésor public, un privilège de haute importance. Lorsque nous voulons déposer au bureau de poste un journal adressé à un ami, il nous en coûte un cent—pendant la période de guerre ce port a été de deux cents—mais un éditeur de journal peut envoyer un journal exempt de port à un de ses abonnés. Maintenant, voyons ce que ce privilège représente en dollars et en cents. Mon honorable ami (M. J. H. Sinclair) faisait consigner, il n'y a pas longtemps, certaines questions au Feuilleton, et voici ce que l'on a répondu à ces questions:

1. Quel a été le montant des recettes brutes des postes provenant des journaux pour l'exercice 1918?

R. $291,539.21.

2. Quelle a été la dépense approximative pour le même exercice en ce qui concerne les journaux?

R. Le ministère n'a pas de données sur lesquelles il pourrait s'appuyer pour établir une estimation rapprochée de la dépense entraînée par le transport des journaux, si ce n'est que ces derniers constituent environ soixante-cinq pour cent de la masse des objets de correspondance. La dépense totale pour le transport des dépêches ou objets de correspondance et le coût des sacs de dépêches s'élève à $8,293,515 pour l'exercice financier de 1918.

3. Quelle est la moyenne, par jour, du poids des journaux transportés par les postes?

R. 239,731 livres.

Or, soixante-cinq pour cent du total des frais s'élève à 5,390,784 dollars, et nous n'avons reçu que 291,539 dollars des journaux. En déduisant cette somme de l'autre montant, on verra que les journaux sont fortement endettés envers le trésor du pays, et par conséquent, nous avons le droit d'attendre d'eux qu'ils respectent le privilège que leur accorde ce Parlement. Qu'a-t-on fait aux Etats-Unis, où l'on a subi le même ennui? Dans la république voisine on a adopté la loi suivante, dont ma résolution est pour ainsi dire un résumé:

Que le rédacteur, l'éditeur, le directeur ou le propriétaire de tout journal, revue périodique ou autre publication est tenu de déposer entre les mains du directeur général des Postes et du directeur du bureau de poste où ladite publication est inscrite, le ou avant le premier jour d'avril et le premier jour d'octobre de chaque année, sur des formules fournies par le département des Postes, une déclaration assermentée énonçant les noms et adresses postales du rédacteur et éditeur-gérant, de l'éditeur, des directeurs et des propriétaires, et en sus, des actionnaires, lorsque la publication est la propriété d'une corporation; ainsi que les noms de porteurs d'obligations, créanciers, hypothécaires ou autres porteurs de valeurs négociables connus; aussi, dans le cas de journaux quotidiens, doit être comprise dans cette déclaration l'indication de la moyenne du nombre d'exemplaires de chaque édition vendus ou distribués aux abonnés en règle au cours des six mois qui précèdent.

Et il y a une clause conditionnelle qui porte que cette loi drastique ne s'applique pas aux publications religieuses, de sociétés fraternelles, de tempérance ou sociétés scientifiques. Cependant, le Congrès des Etats-Unis est même allé plus loin et a exigé de tout éditeur de journal que:

Tout article de la rédaction et toute matière à lire publiés dans tels journal, revue ou ouvrage périodique pour la publication desquels de l'argent, ou autre valeur, est payé, reçu ou promis, seront distinctement marqués "annonce". Tout rédacteur ou éditeur qui publie un article de la rédaction ou de la matière à lire pour lesquels une compensation est payée, reçue ou promise, sans les marquer ainsi, sera, s'il est reconnu coupable dans une cour ayant juridiction, condamné à une amende d'au moins $50 et d'au plus $500.

Telles sont, monsieur le président, les deux modifications apportées à la loi postale des Etats-Unis pour guérir les journaux de la gangrène qui, là-bas comme ici, infeste leurs entrailles. Y a-t-il un homme impartial ayant à cœur l'honneur de son pays, et respectant ses concitoyens à quelque croyance, nationalité ou parti qu'ils appartiennent, qui s'opposera ici à de telles prescriptions législatives?

J'ai été journaliste dans ma jeunesse et je compare le rédacteur à un maître d'école—et lorsque je jette les yeux sur mon collègue de Toronto (M. Hocken), je suis tenté de le comparer à un prédicant, car il l'a vraiment été pendant la dernière élection générale. Le rédacteur de l'"Orange Sentinel", non content d'écrire des articles doctrinaires vitrioliques contre les Canadiens français et les catholiques, a dû monter dans la chaire pour sermonner le public au nom du Seigneur, afin de maintenir au pouvoir les maîtres du ministère—sir Joseph Flavelle, sir Clifford Sifton et Mackenzie et Mann.

Monsieur le président, un incident que relatent les annales de la révolution française me revient à la mémoire. Une femme qui a joué un rôle important dans cette révolution, Mme Roland, a été, comme bien d'autres, envoyée à la guillotine—comme plusieurs rédacteurs le seront probablement, si la vague du bolchévisme s'étend jusqu'au Canada. Chemin faisant, comme elle passait près de la statue de la liberté, elle s'arrêta un instant et, s'inclinant avec respect, elle s'écria: "O liberté, que de crimes on commet en ton nom!" Lorsque j'ai lu que les rédacteurs de l'"Orange Sentinel" et mon honorable ami de Toronto-Centre (M. Bristol) avaient adressé la parole aux fidèles du haut de la chaire, à Toronto, j'ai paraphrasé ainsi les paroles de Mme Roland: "O religion, que de crimes on commet en ton nom!" En effet, à la dernière élection générale, la presse et la chaire ont fait feu et flamme pour le parti conservateur; cependant, je remarque que dernièrement des méthodistes millionnaires de Toronto ont reproché à leur Eglise d'avoir publié un programme politique. L'autre jour, M. Parsons disait dans un discours: "La conférence formulera mes croyances religieuses, mais non mes opinions sur la question du tarif; si mon pasteur doit me sermonner au sujet du tarif, ma foi! je cesserai peut-être d'être membre de l'Eglise." L'histoire se répète, monsieur le président—à qui mal veut mal arrive.

Pourtant, je me demande sérieusement si quelqu'un s'opposerait aux réformes que je suggère dans ce projet de résolution. Je le

répète, le rédacteur ressemble au maître d'école. On applique à celui-ci les prescriptions les plus rigoureuses afin qu'il soit digne de sa mission et que ses élèves reçoivent réellement l'enseignement qu'il leur doit donner. Et le Parlement doit surveiller le rédacteur d'aussi près—le protéger contre lui-même, pour ainsi dire, et par ce moyen, protéger aussi ses lecteurs et le public.

Les Etats-Unis ont déclaré que les soutiens des journaux doivent être connus, et si nous avions eu une loi semblable au Canada lorsque lord Atholstan a mis la main sur un journal de Montréal, le public aurait su que c'était lui, et non sir Wilfrid Laurier et son parti. J'espère que le ministère acceptera mon projet de résolution et qu'il déposera à cette session le projet de loi qui est nécessaire pour guérir un mal qui, par malheur, sévit de nos jours au Canada.

M. SINCLAIR (Guysborough): J'ai eu le privilège d'appuyer la motion, lorsque cette question est venue sur le tapis ces jours derniers, et l'on me permettra probablement quelques commentaires. Ce qu'on veut, c'est la publicité, et il ne saurait, il me semble, y avoir d'objection à la proposition du représentant de Maisonneuve (M. Lemieux).

Lorsque la question a été soulevée, avant les vacances de Pâques, nous n'avons pas eu le temps de la discuter, et le ministre a alors laissé entendre que ce moment serait bien choisi pour nous en occuper, car elle impliquerait une retouche à la loi des Postes. La principale raison de faire du règlement projeté une modification de cette loi, c'est, j'imagine, qu'il serait plus facile de l'appliquer. Les propriétaires ou les éditeurs qui refuseraient de l'observer pourraient être privés des facilités postales. Je ne dis pas que la presse canadienne serait mercenaire; je la respecte un peu plus que cela. Cependant, des conversions très soudaines ont eu lieu, principalement dans l'Ouest canadien, et elles n'ont pas été expliquées clairement.

N'a-t-on pas entendu un ancien ministre, un membre distingué de cette Chambre, citoyen marquant et fort expérimenté, proclamer en sa qualité de membre du Gouvernement qu'on peut "amadouer" la presse? A la dernière élection générale, on avait créé dans la Nouvelle-Ecosse une sorte de caisse communément désignée sous le nom de "slush fund"; la garde en était confiée à un des principaux champions de mouvement unioniste à Halifax, et étaient admis a y puiser tous ceux des journaux de la province qui consentaient à faire de la propagande unioniste dans leurs colonnes de rédaction. On offrait dans ce but de grosses sommes aux journaux. Certains des organes du parti libéral n'ont pas voulu trahir leurs principes, mais il s'en est trouvé qui n'ont pu résister à la tentation et ont accepté l'argent qu'on leur offrait. Des caisses pareilles, il en existait, paraît-il, dans toutes les parties du Dominion. Il serait intéressant de connaître le chiffre et la provenance de ce fonds de corruption. Jusqu'à présent on s'est bien gardé de nous le faire savoir.

Un grand nombre de journaux, on ne peut le nier, ont abdiqué leur honorable et traditionnelle fonction de défenseurs des droits populaires pour se faire les thuriféraires du gouvernement actuel. Ce ne sont plus des journaux, mais de vulgaires organes d'un parti qui ne tiennent même pas le public au fait de ce qui se passe. Lisez leurs comptes rendus des délibérations de la Chambre: vous y trouverez bien peu de chose qui soit défavorable au Gouvernement; vous constaterez aussi qu'ils passent sous silence bien des faits qui mériteraient pourtant d'être signalés. Cela peut bien arriver une fois par accident, mais c'est devenu une véritable habitude chez certains journaux qui appuient le régime actuel.

L'automne dernier, certains ministres ont fait au littoral du Pacifique un voyage qui, à Vancouver et en d'autres endroits, fut marqué d'incidents que la presse de l'Est s'abstint de mentionner. Ce qui s'était passé, on l'apprit plus tard, mais ce ne fut pas par le service télégraphique des journaux. Ceux-ci ont accordé bien peu de publicité aux révélations qui furent faites à Saint-Jean et à Québec, l'été dernier; c'est à peine si les pricipaux organes que le cabinet unioniste compte dans l'Est ont daigné en dire un mot. Ces mêmes journaux se sont abstenus de publier le discours prononcé à London (Ont.) par le vénérable chef dont je pleure la perte; l'incident fut très remarqué. Quelques semaines plus tard, l'honorable Walter Scott annonçait dans une interview qu'il retirait son appui au gouvernement unioniste, et cependant plusieurs journaux de l'Est n'en soufflèrent pas un mot. Il fut un temps où l'on ne voyait rien de pareil, où les journaux s'empressaient de communiquer ces nouvelles-là à leurs lecteurs; mais aujourd'hui, ils ne daignent plus les insérer dans leurs colonnes.

Il semble aussi que le Gouvernement ait beaucoup de répugnance à renseigner les membres de la Chambre sur le chiffre des

sommes qu'il verse à la caisse de certains journaux. Le représentant de Maisonneuve (M. Lemieux) a déjà fait observer qu'au cours des quelques dernières années, les journaux canadiens ont reçu du Gouvernement plus de deux millions pour avoir fait de la publicité—et la dépense de ce chef dépasse de beaucoup ce chiffre-là. Il a rappelé aussi que le service des journaux par la poste occasionne chaque année au pays une dépense d'environ cinq millions. En outre, le service de la Presse associée nous coûte $50,000 par an. Il y a quelques jours, mon honorable collègue de Sherbrooke (M. McCrea) disait qu'en vertu de certain règlement édicté par nos gouvernants actuels, les fabricants de papier se voient obligés de faire cadeau d'un demi-million aux propriétaires de journaux. Il semble donc que nous jassions à la presse une situation assez privilégiée pour que nous ayons le droit d'exiger que l'on dévoile les noms des propriétaires de journaux.

Le Gouvernement, ai-je dit, a beaucoup de répugnance à fournir des renseignements sur ce qu'il paie aux journaux. Quand un député fait une simple question au sujet de quelque dépense pour un objet spécial, il s'attend naturellement à obtenir une réponse à bref délai; mais la réponse se fait longtemps attendre quand il s'agit de ce qu'on a payé aux journaux, et je vais le prouver par quelques exemples.

Le 31 mars, l'honorable député de Prescott (M. Proulx) demandait:

Quelles sommes le Gouvernement a-t-il payées pendant l'année terminée le 26 mars 1919, pour réclames dans les journaux suivants: "Dundalk Herald", "Flesherton Advance", "Markdale Standard", "Durham Chronicle", "Hanover Post" et "Grey (Durham) Review"?

La question était fort simple, et il y avait tout lieu de compter que le ministre chargerait un de ses commis de faire le compte de ce qu'on avait payé à ces petits journaux-là, et qu'il s'empresserait de donner sa réponse. Mais non; il fit transformer la question en demande de documents. Ce n'est là qu'un échantillon du procédé.

Il y a quelque temps, le représentant de Frontenac (M. Edwards) faisait cette question:

Quelle somme a été payée à l'"Ottawa Journal" et à l'"Ottawa Journal-Press" pour impressions, réclames et ouvrages de ville du Gouvernement, de 1896 à 1911 inclusivement?

Quelles sommes ont été payées à l'"Ottawa Journal" et à l'"Ottawa Journal-Press" pour impressions, annonces et commandes de l'Etat, de 1912 à 1918 inclusivement?

Cela également comme demande de document. Et encore. Le 19 mars, le député de Prescott (M. Proulx) a posé la question suivante:

Quelle somme a été payée par le Gouvernement au "Halifax Herald" pour impressions, annonces, commandes ou autres travaux dans chacune des années de 1913 à 1918 inclusivement?

Cela aussi fut transformé comme demande de documents. Le même jour, l'honorable député (M. Proulx) demandait quelle somme avait été payée par le Gouvernement au "News", de Toronto, pour impressions et annonces. Cette question, elle aussi, fut transformée en demande de documents. Il demanda encore quelle somme avait été payée par le Gouvernement au "Mail and Empire", de Toronto, pour impressions et annonces au cours des cinq exercices financiers. Cela encore fut transformé en demande de documents. Le Feuilleton est rempli de ces changements. La Chambre a aussi refusé de donner des renseignements sur l'Emprunt de la victoire.

L'hon. M. BURRELL: Mon honorable ami constatera facilement pourquoi des renseignements de cette nature doivent plutôt paraître sous forme de dépôt de documents que réponse à une question. Ils embrassent une série de demandes sur des sujets relevant de tous les départements, qui sont fort nombreux, embrassant plusieurs années et qu'il faut beaucoup de temps pour préparer. Les renseignements n'ont pas été retardés sans nécessité; au contraire, on s'est hâté. Les réponses aux questions concernant le "Halifax Herald" et le "Mail" ont déjà été déposées sur le bureau. Mon honorable ami se rappellera, j'en suis sûr, que la coutume suivie au Parlement dans ces cas-là a toujours été de demander un dépôt de document.

M. SINCLAIR (Guysborough): Le ministre ne saurait prétendre que c'est pure coïncidence si chacune de ces questions a été transformée en demande de documents. Certains de ces dossiers nous parviennent avec beaucoup de lenteur. Des questions ont été posées à la législature dernière, il y a plus d'un an. On n'y a pas encore répondu. Certaines questions embrassaient une période de plusieurs années et d'autres d'une année seulement, mais chaque fois le Gouvernement nous a refusé les renseignements. Je ne puis expliquer tout cela que d'une façon, c'est que le Gouvernement a conscience d'avoir accordé trop d'argent à ces journaux. Il a voulu corrompre la presse—je ne dis pas qu'il y a réussi—et maintenant il s'efforce de cacher son jeu. Mais, assez sur ce sujet.

Si je prends la parole c'est surtout pour prier le ministre de considérer l'opportunité de la proposition de mon honorable collègue de Maisonneuve (M. Lemieux). Beaucoup de raisons militent en sa faveur, et je n'en vois aucune qui lui soit opposée sérieusement. Le propriétaire d'un journal respectable fait une œuvre admirable. Il est heureux de laisser savoir au public que ce journal lui appartient. Celui qui publie un journal jaune, dont il n'a pas raison de se montrer fier, et qui ne prend pas une attitude ratifiée par l'opinion publique, cherchera naturellement à masquer son identité. Cet homme ne saurait nous être sympathique.

Le Gouverenement devrait adopter cette proposition progressive. Le respect de la vérité aura tout à y gagner. Les exagérations et les rapports dénués de fondement font plus que tout le reste pour enlever la confiance dans les journaux. Si l'on obligeait un propriétaire de journal à afficher son nom, il se montrerait beaucoup plus soucieux de la vérité. Que les propriétaires des journaux enlèvent leur masque et apparaissent sous leurs vraies couleurs, et alors l'influence de la presse mercenaire aura vécu, ou du moins on n'en aura plus rien à craindre. Le ton des journaux serait relevé et le journalisme à sensation subirait un rude échec. Il est donc d'intérêt public que le Gouvernement adopte cette proposition. Je prie respectueusement le ministre qui soumet à la Chambre les crédits des Postes de donner à cette proposition son attention la plus sérieuse.

M. HOCKEN: Je désire exprimer toute mon appréciation du très bel éloge que l'honorable député de Maisonneuve (M. Lemieux) a fait de ma versatilité. Il me représente comme rédacteur, instituteur et prédicateur. Voilà un champ d'activité joliment vaste pour un simple individu, surtout lorsqu'il se trouve être en même temps membre du Parlement.

Je ne prétends nullement être prédicateur. Si j'étais en quelque endroit isolé qui manquerait de vrai prédicateur, je pourrais faire quelques observations sur la morale dans l'intérêt des habitants, mais ce n'est pas mon fort. C'est un genre que je n'ai jamais cultivé. Mon honorable ami apprendra peut-être avec plaisir qu'en cette unique occasion où j'ai paru à la chaire après le service régulier, j'ai eu passablement de succès auprès de l'assemblée. Celle-ci m'a dit que mes remarques étaient absolument dans la note, et que, partant, le gouvernement unioniste obtiendrait de nouveaux suffrages.

[M. Sinclair (Guysborough).]

Cette petite aventure ne fut pas entièrement à mon désavantage, quoi qu'en pense mon honorable collègue. Malheureusement, ils avaient fait la quête avant mon allocution; ils auraient peut-être gagné à la retarder.

L'hon. M. LEMIEUX: Quel était le texte de vos paroles?

M. HOCKEN: Mon texte était la conservation de la civilisation et de la liberté.

L'hon. M. LEMIEUX: Par l'"Orange Sentinel"?

M. HOCKEN: C'est un sujet qui inspirerait n'importe quel homme, qu'il soit prédicateur ou rédacteur. Je puis bien dire que je me suis efforcé de traiter ce sujet sur les tréteaux publics également lorsque j'avais le concours de l'honorable député de Toronto-Centre (M. Bristol), qui n'est guère plus prédicateur que moi. L'honorable député (M. Lemieux) a éveillé mon intérêt lorsqu'il nous a appris que le Gouvernement avait déboursé $2,000,000 pour fins de publicité.

L'hon. M. LEMIEUX: Nous savons que le chiffre est plus élevé encore; ce n'est là qu'une demi-révélation.

M. HOCKEN: Peut-être a-t-il oublié qu'en déboursant ces 2 millions le pays a fait souscrire des centaines de millions de dollars aux fonds de guerre, qu'il a fait chez le peuple une campagne d'éducation touchant la conservation des aliments, et bien d'autres choses encore. Ces dépenses étaient absolument légitimes et je nie qu'elles aient été de nature à influencer un seul journal, dans un sens ou dans l'autre. Je ne crois pas que cet argent ait servi à "amadouer", pour répéter le mot de l'honorable député de Guysborough (M. Sinclair), un seul journal qui portait ces annonces. L'honorable député de Maisonneuve rattache ces déboursés aux dépenses faites dans la campagne politique; voilà qui n'est pas juste, car ces fonds venaient de sources entièrement distinctes. Ceux qui dirigeaient la campagne préparaient, eux-mêmes, je crois, la copie distribuée aux journaux, et le texte en a été imprimé clairement sous forme d'annonces. Cela constitue une opération commerciale, et là-dessus on ne peut rien reprocher aux journaux; l'action des journaux était parfaitement légitime et parfaitement convenable. Il est même des journaux en notre province qui ont imprimé deux pages dont chacune favorisait un parti opposé—une impartialité surprenante que d'autres, sans doute, auraient consenti à exercer si la copie leur avait été offerte.

Il s'est produit, relativement à des journaux de Montréal, des opérations, bien connues avant leur révélation en cour criminelle, que tout le monde doit condamner.

L'hon. M. LEMIEUX: Très bien.

M. HOCKEN: Personne ne les condamnera avec plus de force ni plus de sincérité que nos journalistes actifs. Que le propriétaire d'un journal achète une deuxième feuille et continue à la publier censément comme le porte-voix du parti opposé, voilà, pour dire le moins, une conduite déshonorante. Dans tous les cas, pas un seul journal respectable ne tenterait un instant d'excuser pareille manœvre.

L'hon. sir SAM HUGHES: Le même homme est propriétaire du "Puck" et du "Judge".

M. HOCKEN: Mais ces publications n'influencent pas l'opinion politique comme le journal mentionné par mon honorable ami. Il y a trois semaines environ, l'honorable député de Maisonneuve faisait quelques observations générales sur les journaux d'Ontario, et un des grands organes de cette province le mit en demeure de nommer un seul journal libéral dans l'Ontario qui eût refusé d'appuyer son parti lors des dernières élections, ou qui fût vendu. Il n'en a pas nommé un seul, et il n'en nommera pas. Il n'en nommera pas un seul en dehors de cette Chambre; après tout, c'est là le véritable critérium. Je sais que dans ma ville les deux grands journaux libéraux—nous n'avons que deux quotidiens libéraux à Toronto—possèdent comme directeurs des hommes d'un caractère aussi irréprochable que celui de n'importe quel membre de la députation. Je connais les deux hommes qui publient ces journaux, et jusqu'en 1917 ils avaient été d'aussi ardents libéraux qu'on en pouvait trouver au Canada, et ils avaient rendu des services signalés au parti libéral. Ils l'ont abandonné, non parce qu'ils se sont laissés "radoucir" ou vendre, mais bien parce qu'il y allait d'un principe qu'en conscience ils se sentaient obligés de défendre. Pour moi, celui qui ose condamner un journaliste parce que ses convictions lui imposent un changement de la sorte, est tout aussi coupable qu'un journal qui dénature les faits.

L'hon. M. LEMIEUX: Est-ce que l'honorable député veut bien me permettre une remarque ici?

M. HOCKEN: Oui.

L'hon. M. LEMIEUX: Je ne tiens pas à faire connaître le nom d'aucun rédacteur, mais mon collègue est gentilhomme, et, quand il le lui plaira, je lui indiquerai le nom d'un des journalistes les plus éminents de l'Ouest qui, alors que la presse entière changeait d'attitude, s'est rendu à la demeure de sir Wilfrid Laurier, un dimanche, pour déclarer, en ma présence, les larmes aux yeux, qu'il devait abandonner le journal auquel il était lié. Ce journal était publié dans l'Ouest et était très en vue et durant plusieurs années ayant appuyé le parti libéral. Mais une certaine organisation venait de l'acquérir. On a appris à ce journaliste que s'il ne consentait pas à écrire contre son chef et son parti, il serait remercié de ses services. Je donnerai le nom de ce journaliste à mon honorable ami, s'il lui plaît de recevoir ma confidence à ce propos.

M. HOCKEN: Je ne connais pas tout ce qui se passe, dans l'Ouest. . .

L'hon. M. LEMIEUX: J'ai cité le précédent du " Herald ".

M. HOCKEN: . . .mais je parle des journaux d'Ontario. Il peut se passer, à des milliers de milles d'Ottawa, un fait que je ne me targue pas de connaître.

L'hon. M. LEMIEUX: Peu importe la distance; il y a le télégraphe.

M. HOCKEN: S'agit-il de la ville de Toronto?

L'hon. M. LEMIEUX: Non, monsieur, il ne s'agit pas d'un journal à Toronto.

L'hon. sir SAM HUGHES: A Winnipeg?

L'hon. M. LEMIEUX: A Winnipeg, dit l'honorable député. Monsieur le président, nous sommes tous des gens intelligents, du moins, nos électeurs nous ont choisis comme tels. Que pensera l'électeur ordinaire de l'Ouest, en apprenant que sir Clifford Sifton est le propriétaire du " Winnipeg Free Press " qui a défendu la réciprocité, en 1911, alors que sir Clifford Sifton a été le principal auteur de la défaite de la réciprocité? Que pensera l'électeur ordinaire de l'association des deux noms? C'est précisément la raison qui m'engage à réclamer énergiquement cette modification de la loi.

M. HOCKEN: Je sais que la défection des principaux journaux qui avaient appuyé le parti libéral, à la dernière élection générale, est uniquement due à une question de principe, et d'après ce qu'on m'a appris, je pense qu'on peut en dire autant à propos de chaque journal libéral de l'ouest du Canada. Nous devons nous rappeler qu'à la dernière élection, on a soumis au verdict du peuple une question de prin-

cipe qui dépassait en importance aucune autre question dans notre histoire, il ne serait pas juste de condamner ces hommes, parce qu'ils ont changé d'allégeance politique alors, parce qu'ils ont obéi à la voix de leurs sentiments patriotiques.

L'honorable député de Guysborough se plaint de ce que le discours de London, de sir Wilfrid Laurier, n'ait pas été imprimé dans l'Est. J'ignore à quelle distance éloignée de l'est d'Ontario ce discours a été publié, mais les amis de l'ancien chef libéral se plaignent de ce que, dans ma région, on l'avait trop distribué. On en a imprimé et réimprimé les parties essentielles et l'éloge qu'il y faisait de la noble race allemande, au temps que celle-ci dévastait la France et qu'elle commettait des atrocités encore inconnues de l'histoire, était bien ce que la population de cette partie du pays n'aimait pas lire aussi fréquemment dans les rapports que les journaux publiaient de ses discours. Si l'honorable député de Guysborough a raison de se plaindre des journaux de la Nouvelle-Ecosse, il n'existe pour lui nul motif de faire entendre des récriminations semblables contre les journaux de la province d'Ontario.

M. SINCLAIR (Guysborough): Mon honorable ami combat-il l'idée de modifier la loi des postes dans le sens indiqué dans la résolution?

M. HOCKEN: J'ai cru réserver cela pour ma péroraison. Je veux dire un mot en faveur des journalistes, car les journalistes sont rares parmi la députation fédérale et que nous critiquons un corps très respectable. Je n'aime pas que des attaques soient dirigées contre les journalistes, en ma présence, sans que j'y réponde moi-même d'une façon suffisante ou non. On se plaint au sujet du montant d'argent dépensé en annonces. Ce que ces annonces ont rapporté dépasse en valeur deux ou trois fois leur coût et l'on n'aurait pu mener à bonne fin, sans les annoncer, quelques-uns de ces grands mouvements organisés au sein de notre population. Il a fallu cette urgence réelle pour apprendre au Gouvernement combien exact était ce vieux dicton qui, j'en suis certain, l'honorable député de Maisonneuve a déjà entendu répéter: "Cela paie d'annoncer." Le Gouvernement a certainement tiré profit des annonces des emprunts de la victoire et le montant, souvent, grâce à ces annonces, fut tel qu'il aurait pu réjouir tout marchand ou tout homme d'affaires qui aurait encouru les mêmes frais dans un but d'emprunt.

Un mot seulement à mon honorable ami de Guysborough qui se plaint du retard qu'on apporte au dépôt de ces statistiques. J'ai découvert, entre autres choses, que la préparation d'un état qui embrassait différents départements de l'administration, a nécessité le travail de trois commis durant 17 jours, à seule fin de réunir les pièces de ce dossier qui se trouvaient en la possession d'un seul département. Cela fait voir la somme de travail qu'il faut apporter dans la computation des dossiers, avant d'être en état de compléter le renseignement demandé par une seule question inscrite au Feuilleton. Je crois que le Gouvernement n'est pas à blâmer à cet égard. Quant à la proposition principale énoncée par l'honorable député de Maisonneuve (M. Lemieux), j'y souscris de grand cœur.

Je crois que l'on servirait l'intérêt public en adoptant quelque chose de ce genre-là.

L'hon. M. LEMIEUX: Je savais bien qu'un bon prédicateur adopterait ma manière de voir.

M. HOCKEN: Je ne parle pas en ce moment en qualité de ministre du culte, mais comme éditeur. Tout en croyant qu'il n'y a pas eu beaucoup d'abus de ce genre dans le journalisme canadien jusqu'à présent, je sais qu'il y en a certainement eu quelques-uns, et rien n'empêche que le nombre ne s'augmente. Nous ne sommes pas assez riches en ce pays-ci pour faire ces choses-là, mais cela se fait aux Etats-Unis. Personnellement, je n'ai pas d'objection à ce que l'on adopte une loi de ce genre-là; en réalité, j'irais plus loin et ferais la recommandation suivante à mon honorable ami. On ne devrait pas accorder les privilèges postaux à un journal qui est vendu à un prix inférieur au coût de revient. On a vu des journaux se vendre pour un dollar par année dans cette province, alors que le papier seul coûtait $4 à $5 par année.

L'hon. M. LEMIEUX: Même des journaux quotidiens.

M. HOCKEN: Des journaux quotidiens?

L'hon. M. LEMIEUX: Le "Star".

M. HOCKEN: Et la "Presse" et la "Patrie". Il faut tout un wagon de marchandises pour chaque samedi transporter l'édition du dimanche de "La Presse" et de "La Patrie". Ces journaux, aussi bien que le "Star", sont les plus coupables dans la circonstance.

L'hon. M. LEMIEUX: Est-ce que nous ne payons pas une subvention spéciale pour payer un train du Grand-Tronc de façon à faire distribuer chaque matin les journaux de Toronto dans l'ouest de l'Ontario?

M. HOCKEN: Si l'on paye une subvention spéciale elle ne doit pas être bien élevée, car les journaux de Toronto n'ont qu'une circulation restreinte dans l'Ouest.

L'hon. M. LEMIEUX: Dans l'ouest de l'Ontario?

M. HOCKEN: Je crois que la subvention est bien appropriée.

L'hon. M. LEMIEUX: Pour combattre le "Free Press" de London?

M. HOCKEN: Oui et l'"Advertiser". Je crois que lorsque j'aurai indiqué à l'honorable député une des raisons de cette subvention, il trouvera avec moi qu'on a bien fait de la payer jusqu'ici. A venir jusqu'à dernièrement, le seul journal du matin qui était publié dans l'Ontario, à l'ouest de Toronto, était le "London Free Press". Je suis persuadé que l'honorable député comprendra que, dans ces circonstances, le "Globe" aurait pu être subventionné pour desservir ce district. Il n'est peut-être pas de cet avis en ce moment-ci, mais il l'aurait été avant 1917, parce que cela permettait au parti libéral de faire distribuer son journal du matin dans la région de la rivière Saint-Clair, presque aussi vite et aussi de bonne heure que les journaux de London.

L'hon. M. LEMIEUX: Pour compléter l'explication, je dirai que le "Toronto Globe", le "Toronto World", le "Toronto Telegram", le "Toronto Star" et le "Toronto Mail", se sont tous unis avant 1911, pour demander que ce train soit rétabli. C'était une heureuse famille.

M. HOKCEN: Vous parlez du train du matin?

L'hon. M. LEMIEUX: Oui, le train du matin.

M. HOCKEN: Quel que soit l'intérêt que puissent y avoir le "Star", le "Telepram" et le "News", je ne peux pas comprendre la chose, car il leur était impossible de s'en servir.

L'hon. M. LEMIEUX: Ce qui a été fait pour eux a été fait pour tous les autres.

M. HOCKEN: On ne pourrait pas le faire pour les journaux du soir, car le train partait entre trois et quatre heures du matin.

J'ai autre chose à signaler à l'attention du comité. Je ne vois rien dans les crédits pour augmenter la rémunération des maîtres de poste. Dans notre ville, à Montréal et dans les grandes cités, il y a beaucoup de receveurs de bureaux de poste auxiliaires. Ils rendent de grands services. Ils sont très utiles pour des centaines de milliers de gens et ne reçoivent que $200 par année, plus une commission d'un pour cent sur la vente des timbres-poste. On ne paye rien pour l'usage du bureau où ils font le travail en question et la somme qu'ils reçoivent n'est pas du tout proportionnée aux services qu'ils rendent. Le prix de la location du bureau dont ils se servent serait au moins deux ou trois fois supérieur à ce que le département leur paye pour le service qu'ils lui donnent. Cela ne semble guère raisonnable. Il leur faut donner des mandats-poste, recommander des lettres et beaucoup d'autres choses de ce genre-là; ils doivent avoir recours aux services d'employés additionnels pour faire cela et tout ce qu'ils reçoivent c'est $200 plus la commission d'un pour cent sur la vente des timbres-poste. Si un homme vend $10,000 de timbres—les ventes brutes de ces receveurs des postes s'élèvent à $10,000 ou $12,000—il reçoit $100. Or, ces ventes se font par 3, 10 et 20 sous à la fois, c'est-à-dire les plus petites ventes que l'on puisse faire dans n'importe quel genre de commerce.

Le ministre pourrait-il me dire si le Gouvernement a l'intention de majorer la rémunération de ces directeurs de la poste adjoints?

L'hon. M. ROWELL: D'abord, un mot touchant la question soulevée par le député de Maisonneuve (M. Lemieux). Indubitablement, sous l'empire de la loi des Postes, le transport des journaux canadiens se fait à grands frais pour le pays. Les recettes provenant des journaux canadiens ne sont nullement proportionnées aux frais de distribution de ces journaux par tout le pays. Depuis l'établissement de la Confédération le Gouvernement a toujours eu pour système bien arrêté de transporter ces journaux à un prix inférieur au coût de distribution; en réalité, il n'y a relativement que peu d'années qu'on a imposé une taxe pour leur transport. Primitivement le transport se faisait à titre gratuit sous prétexte que ces journaux distribuaient les nouvelles aux groupes disséminés sur un vaste territoire à population plus ou moins dense, et cela dans l'intérêt public, afin que tous les groupes du pays puissent bénéficier des nouvelles publiées dans la presse. Il y a quelques années on établit une taxe, et cette taxe est demeurée en vigueur jusqu'aujourd'hui. La coutume en vogue au Canada à cet égard, est aussi celle des Etats-Unis; le transport des journaux se fait à un chiffre bien inférieur à celui des frais de transport, et cela à cause de la situation qu'occupe la presse publique et de la fonc-

tion qu'elle exerce dans la vie de la nation. Encore que cela soit vrai, il est également vrai que, puisque les journaux jouissent de ce privilège, il leur incombe un certain devoir et une certaine obligation envers le public.

Mon honorable ami observe que la résolution qu'il a prise s'assimile à la loi adoptée aux Etats-Unis. Je lui ferai observer qu'il existe une différence essentielle entre cette résolution et la législation édictée aux Etats-Unis. Quant à la question de la publication des noms des rédacteurs et des propriétaires de journaux, cette question n'a pas le mérite de la nouveauté au Canada; elle est discutée dans le public canadien depuis nombre d'années; plusieurs des principaux journaux canadiens ont préconisé cette réforme—et surtout les principaux journaux, qui au dire de l'honorable député ont été achetés en 1917—il s'est fait une agitation pour la publication des détails suggérés par l'honorable député. Les Grain Growers et autres associations de l'Ouest canadien ont aussi demandé cette réforme. A mon avis, rien n'empêche que les journaux ne publient les noms de leurs rédacteurs actionnaires et porteurs d'obligations. Je partage cet avis d'ancienne date; mais si le Gouvernement fédéral n'a pas pris d'initiative à cet égard, c'est que la question touche à la propriété et aux droits civils. Cette question relève évidemment de la juridiction provinciale; une province peut prescrire aux journaux de publier les détails en question, et quelques-uns d'entre eux le font. Toute province du Dominion qui pense que l'intérêt public demande la publication de ces détails est parfaitement autorisée à adopter la législation voulue en ce sens. Quant à savoir s'il nous faut prendre une attitude semblable à celle prise aux Etats-Unis, comme mon honorable ami le suggère, je dois dire que cette question est à l'étude. Il est possible qu'il soit judicieux d'adopter une attitude semblable à celle prise par nos voisins, mais je ne suis pas en mesure, ce soir, de faire connaître la décision définitive du Gouvernement à cet égard. La question est encore à l'étude, mais à une autre étape de la session il est possible que le Gouvernement fasse une déclaration définitive.

L'hon. M. LEMIEUX: Le ministre affirme qu'il existe une profonde différence entre ma résolution et la législation des Etats-Unis. Je désire qu'il mette en lumière cette distinction.

L'hon. M. ROWELL: Je n'ai pas sous les yeux le texte même de la résolution présentée par mon honorable ami; mais si je ne me trompe, ce texte demande la publication des noms des rédacteurs, des éditeurs, des actionnaires et des porteurs d'obligations des journaux, tandis que la loi des États-Unis prescrit que ces détails doivent être fournis au ministère des Postes. Mon honorable ami n'a pas indiqué que ce renseignement est publié par le département des postes aux Etats-Unis, et à cet égard, à en juger d'après le texte cité par mon honorable ami, je suppose qu'il existe une importante différence.

M. SINCLAIR (Guysborough): J'ai lu le texte de la loi des Etats-Unis et je crois que le ministre suppléant des Postes fait complètement erreur. Cette loi prescrit que cet état sera transmis au ministère des postes tous les six mois, et qu'il doit être publié dans le prochain numéro du journal ou du magazine qui le fournit.

L'hon. M. ROWELL: L'honorable député (M. Lemieux) n'a pas donné lecture de ce texte ce soir et j'ai fait reposer mes observations sur ce qu'il a lu.

Si la loi des Etats-Unis exige cette condition, mon honorable ami ne nous l'a pas fait connaître. Mais si même la loi des Etats-Unis n'exige pas la publication, je ne vois pas pourquoi on ne publierait pas le renseignement ici, et je ne crois pas qu'il existe d'objection réelle de la part de la presse canadienne; il ne devrait pas y avoir d'objection à ce que l'on publie ces détails. Mais le Gouvernement a mis à l'étude toute la question et il fera une déclaration à ce sujet en temps voulu.

Je ne crois pas que je devrais reprendre mon siège sans prendre connaissance des autres observations qu'a faites mon honorable ami. L'honorable député a, de propos délibéré, mis en doute l'intégrité de la presse du Canada et il a, avec réflexion, porté une accusation contre l'intégrité de la presse de ma province. Je tiens à repousser cette accusation de mon honorable ami et à lui dire qu'il n'oserait pas répéter en dehors de la Chambre, où l'on pourrait prendre des procédures contre lui, cette accusation contre l'intégrité de la presse ou dire qu'un des journaux influents du parti libéral de la province d'Ontario a été acheté aux dernières élections.

L'hon. M. LEMIEUX: Si mon honorable ami veut me le permettre, il y a quelques jours, le député de Red Deer (M. Clark), parlant en public à Toronto, a cité l'accusation que j'avais portée à la Chambre et le public lui a répondu.

L'hon. M. ROWELL: Je ne parlais pas de ce que l'honorable député de Red Deer a dit. Je tiens mon honorable ami responsable des paroles qu'il a prononcées ce soir dans cette Chambre. Il a mis en doute l'intégrité de la presse d'Ontario. Il a dit qu'on pouvait l'acheter et qu'on l'avait achetée.

L'hon. M. LEMIEUX: Par des annonces.

L'hon. M. ROWELL: Peu m'importe les moyens, je dis que l'affirmation est absolument fausse et qu'il n'y a pas l'ombre d'une preuve à l'appui. Il n'y a pas de presse plus honnête dans ce pays que celle d'Ontario. Je tiens à le dire pour toute la presse du Canada, et je comprendrai dans ma déclaration la presse de la province de mon honorable ami. Aucune classe de la société n'a contribué d'une façon plus remarquable à la cause du Canada et à la cause de la civilisation dans la récente guerre que la presse et les journaux publics du Canada. Dès la déclaration de la guerre, la presse, plus que certains hommes publics du pays, a compris la grandeur du problème auquel avait à faire face le peuple canadien. Elle n'a pas hésité à exposer clairement l'importance de cette question et tout ce qu'elle comportait. Pendant toute la durée de la guerre les colonnes des journaux ont été remplies de nouvelles recueillies à grands frais, parce que les nouvelles télégraphiques et les câblogrammes étaient particulièrement dispendieux, pour que le peuple canadien puisse être tenu au courant des événements qui se produisaient sur les théâtres de la guerre aussi bien que dans les pays avec lesquels la guerre nous avait mis en relation. Depuis le commencement de ce grand conflit, la presse du Canada a rempli une fonction publique des plus importantes en formant et en façonnant l'opinion publique du Dominion et en donnant des nouvelles sans lesquelles l'opinion publique n'aurait pas donné son appui à la continuation de la guerre. Et un homme public ne fait pas honneur à lui-même ou à la Chambre quand il accuse l'intégrité de ce grand médium de l'opinion publique, la presse du Canada.

Encore un ou deux mots sur la question. Mon honorable ami (M. Lemieux) a dit qu'à une certaine date toute la presse libérale de l'Ontario avait fait une volte-face à l'exception du "London Advertiser".

L'hon. M. LEMIEUX: J'ai dit avec quelques honorables exceptions.

L'hon. M. ROWELL: Mon honorable ami a spécialement mentionné le "London Advertiser". Je dis que cette affirmation est également sans fondement. Durant des mois avant la date mentionnée par mon honorable ami, la presse libérale d'Ontario avait insisté auprès du Gouvernement du Canada pour obtenir l'emploi de moyens plus actifs et plus énergiques pour la continuation de la guerre. Elle avait insisté pour qu'on établisse au Canada le service militaire obligatoire, car sans lui nous ne pouvions pas obtenir les renforts nécessaires. Elle avait insisté pour faire comprendre au Gouvernement que le temps était venu—en fait le temps était venu depuis longtemps pour la formation d'un gouvernement national ou d'union pour grouper le peuple du Canada en vue d'une poursuite vigoureuse de la guerre. Quand mon honorable ami accuse la presse de s'être vendue, je dis qu'il n'y a pas de preuve plus grande dans l'histoire du pays, ou dans l'histoire d'aucun autre pays, de la fidélité aux desseins publics élevés et aux nobles aspirations nationales dont ont fait preuve les journaux libéraux de ma province.

Ils ont défendu leurs principes, ils ont appuyé leurs conditions, ils ont aidé ce qu'ils considéraient être l'intérêt national à leur propre détriment—parce qu'ils devaient perdre des abonnés et des partisans alors qu'ils ne pouvaient nécessairement pas entraîner avec eux tous leurs amis dans la voie qu'ils suivaient.

L'attitude de ces journaux n'a pas varié. Ils ont refusé de sacrifier leurs convictions; ils n'ont pas voulu renoncer à la politique qu'ils avaient prêchée depuis des mois parce que le chef qu'ils auraient appuyé avec joie, ne voyait pas jour de soutenir la politique qu'ils croyaient juste. Or, au lieu d'accuser ces journaux de s'être vendus, on devrait rendre hommage à la fidélité qu'ils ont montrée à l'intérêt national et aux services qu'ils ont rendus pendant cette période critique de notre histoire.

L'honorable député (M. Lemieux) a cité quelques exemples de propriétaires de journaux professant des opinions différentes de celles que soutient leur organe et il a laissé entendre que cela peut être de nature à égarer l'opinion publique. J'étais persuadé que le public savait que sir Hugh Graham avait la haute main sur le "Herald", de Montréal. A maintes reprises, j'ai certainement lu des articles à cet effet dans les journaux; la presse a publié la nouvelle de l'acquisition dès qu'elle eut été faite. Je ne connais rien de l'autre opération dont a parlé l'honorable député. Je ferai observer toutefois qu'il s'est autorisé de ces faits pour attaquer la presse libérale parce

qu'elle a soutenu un programme particulier au cours de la dernière élection générale, question qui est absolument étrangère à la résolution qu'il demande au Parlement d'adopter. Est-ce que l'honorable député veut donner à entendre que ces journaux auraient suivi une ligne de conduite différente, s'ils avaient publié les noms de leurs rédacteurs et de leurs propriétaires? Pas du tout. Je suis d'avis que la situation de ces journaux aurait été plus forte encore, si le public avait su que la politique qu'ils soutenaient dans l'intérêt du pays était approuvée par les francs libéraux, qui étaient leurs bailleurs de fonds.

L'honorable député a fait allusion aux sommes que le Gouvernement a déboursées pour frais de publicité. L'honorable député de Toronto-Ouest (M. Hocken) a fait bonne justice de ces critiques. Je n'ai pas d'excuses à faire pour les sommes que le Gouvernement a consacrées aux frais de publicité depuis que je fais partie du cabinet. Le devoir sacré du Gouvernement, c'est de tenir le public constamment renseigné sur ses actes et sur le programme qu'il se propose de mettre en œuvre.

L'administration des affaires publiques ne concerne pas uniquement les ministres et les membres du Parlement, mais elle intéresse aussi tous les citoyens du pays. Tout le monde y est profondément et vivement intéressé; je prétends donc que le Gouvernement sert la cause du peuple lorsqu'il prend des mesures pour le mettre au courant de ses actes et de ses projets.

L'honorable député n'a pas laissé entendre, —rien, au reste, ne l'y autorisait en vérité,— que le Gouvernement avait déboursé les deniers public pour faire connaître un programme politique précis ni pour appuyer aucun parti ou aucun mouvement politique. Le Gouvernement a eu recours à la publicité pour lancer l'emprunt de la victoire; à l'appui du mouvement pour augmenter la production; en vue de vulgariser les méthodes à suivre pour la conservation des aliments et aussi concernant le rapatriement. Ces sommes ont été sagement dépensées dans l'intérêt public. Toute dépense faite en vue de renseigner davantage les Canadiens sur les solutions données par le Gouvernement à certains problèmes qui les intéressent profondément, mérite notre approbation, si ces renseignements sont utiles et doivent être fournis.

J'ajouterai qu'il n'y a pas eu de passe-droits relativement à ces déboursés. Tous les journaux du pays, indépendamment des partis, des races et des croyances, ont reçu la même quantité d'annonces. L'honorable député ne l'ignore pas. Le Gouvernement a été en butte aux attaques de certains honorables députés de la droite pour avoir accordé des annonces au "Devoir" et à certains autres journaux de la province de Québec. Le Gouvernement n'est peut-être pas à l'abri de tout reproche de ce fait, mais il a placé tous les journaux du pays sur le même pied, sans s'occuper des opinions politiques, ni de la race, ni des croyances religieuses des rédacteurs et des propriétaires, car nous avons compris que dans l'administration de la chose publique nous sommes des syndics représentant toute la population; nous avons donc posé le principe que chaque citoyen a également droit à ces renseignements, peu importe la partie du pays qu'il habite et les opinions politiques qu'il professe. L'honorable député a fait allusion au dépôt des états. Cette affaire a déjà été expliquée au long, de sorte que je ne perdrai pas mon temps à revenir sur tous ces détails.

J'ajouterai maintenant quelques mots en réponse aux observations qu'a faites l'honorable député de Guysborough (M Sinclair). Je n'aimerais pas à affirmer, dit-il, que la presse est mercenaire. Il ne va pas aussi loin que l'honorable député de Maisonneuve, mais il fait planer le doute sur l'attitude adoptée par les journaux canadiens. Je désire lui poser une seule question: Est-il prêt à affirmer que le "Chronicle" d'Halifax a appuyé la conscription et le Gouvernement unioniste, aux dernières élections générales, parce qu'il a été acheté?

M. SINCLAIR (Guysborough): Ce n'est pas ce que j'ai dit.

L'hon. M. ROWELL: Je le sais bien.

M. DUFF: Le ministre est-il prêt à affirmer que ce journal n'a pas été acheté?

L'hon. M. ROWELL: Il ne l'a pas été.

M. DUFF: C'est ce que le ministre ne saurait affirmer.

L'hon. M. ROWELL: Je déclare qu'il n'a pas été acheté par le Gouvernement d'union.

L'hon. M. LEMIEUX: Le ministre devrait s'en informer auprès de M. Pearson.

L'hon. M. ROWELL: Je le répète, le Gouvernement d'union n'a pas acheté ce journal.

M. DUFF: La chose est possible, mais le ministre n'en sait rien.

L'hon. M. ROWELL: Les députés ne devraient pas porter d'accusations ni faire

d'insinuations générales propres à ternir le bon renom de la presse, quand ils n'osent pas apporter de précision à l'appui.

L'hon. M. LEMIEUX: Le public de Toronto a dit "c'est vrai, c'est vrai". Le public le sait.

L'hon. M. ROWELL: Mon honorable ami cherche à sortir de la position absolument fausse dans laquelle il s'est mis. . .

L'hon. M. LEMIEUX: Malgré les exemples concrets que j'ai cités?

L'hon. M. ROWELL: . . .et il n'osera pas mentionner hors de cette Chambre un seul grand journal de la province d'Ontario duquel il dira qu'il a été acheté au cours de la dernière période électorale, car alors on lui fournirait vite l'occasion d'en faire la preuve, et il serait bien en peine d'établir son accusation. Mon honorable ami me permettra de lui rappeler qu'un journal tient à sa réputation autant qu'un particulier peut tenir à sa bonne réputation et à son honorabilité. La valeur d'un journal auprès du public et son influence dépendent de la confiance qu'on lui fait, et, en disant de ces journaux qu'ils se sont vendus à la dernière élection, mon honorable ami de Maisonneuve leur donne le droit de dire de lui qu'il a été acheté et qu'il a reçu telle somme, pour adopter l'attitude qu'il a prise récemment dans cette Chambre.

M. LAPOINTE (Kamouraska): D'où l'argent serait-il venu?

L'hon. M. ROWELL: J'ai vu, au cours de la dernière élection, une abondante réclame payée par les adversaires du Gouvernement d'union, j'ai entendu insinuer que l'argent venait des grandes compagnies; mais je n'en sais rien et je voudrais pas l'insinuer moi-même.

Revenons à la question soulevée par mon honorable ami de Toronto-Centre, celle de l'échelle des appointements des directeurs de succursales de poste, question qui, depuis quelque temps, a occupé l'attention du directeur général des Postes et des fonctionnaires de son administration. Ils ont reconnu que, dans les circonstances actuelles, il y avait lieu de relever le chiffre de ces appointements, et c'est avec plaisir que je donne à la Chambre le renseignement voulu sur le relèvement des appointements.

Voici quelle était l'échelle antérieure: pour un revenu de moins de $2,000, $100 d'appointements; pour un revenu de $2,000 à $4,000, $150; pour $4,000 et plus, $200.

Voici la nouvelle échelle: pour un revenu inférieur à $300, les appointements seront de la moitié du revenu, mais non inférieurs à $60 par année; pour un revenu de 300 à 1,000 dollars, $150 d'appointements; revenu de $1,000 à $2,000, appointements $200; revenu de 2 à 3 mille dollars $250; revenu de 3 à 4 mille dollars, $300; revenu de 4 à 5 mille dollars, $350; revenu de $5,000 et plus, $400 d'appointements. La commission de 1 pour cent sur les ventes de timbres et celles sur les mandats et bons de poste seront continuées comme à présent. On le voit c'est là une légitime majoration des appointements que touchaient les directeurs de succursales et l'administration espère que cette augmentation remédiera assez bien à l'état de choses.

M. ARGUE: Ceci s'appliquera-t-il aux receveurs des bureaux de poste ruraux?

L'hon. M. ROWELL: Non, mais aux succursales des grandes villes seulement. Les receveurs à la campagne sont supposés bénéficier de l'avantage de tenir les bureaux dans leur magasin, comme c'est fréquemment le cas, et ils reçoivent une faible rémunération pour les importants services qu'ils rendent au public.

A propos des receveurs de la campagne, un changement a eu lieu au mois de juillet de l'année dernière, comme la Chambre le verra par l'avis suivant, daté d'Ottawa le 20 juillet 1918:

Avis est donné aux receveurs de la poste que, vu la grande cherté de la vie, produite par l'état de guerre, le directeur général des Postes a décidé, après mûre délibération, de relever les appointements de ceux dont le revenu n'excède pas $10,000, en adoptant l'échelle suivante, qui remplace celle en vigueur depuis le 1er avril 1915, comme l'établissait la circulaire du 12 mai 1916:

50 p. 100 pour les premiers $1,000 de revenu, au lieu de 40 p. 100 sur les premiers $800.

25 p. 100 pour tout revenu de 1,000 à 10,000 dollars, au lieu de 25 p. 100 au delà de 800 jusqu'à 10,000 dollars.

La rémunération minimum est porté de 50 à 60 dollars.

Pour tout revenu de plus de $10,000, la rémunération sera calculée d'après l'échelle en vigueur depuis le 1er avril 1915; c'est-à-dire:

40 p. 100 pour les premiers $800 de revenu.

25 p. 100 pour tout revenu de $800 à $10,000.

15 p. 100 sur tous ceux dont le revenu dépasse $10,000, mais dans le cas d'un bureau dont le revenu excède $10,000 et va jusqu'à $10,870, le traitement sera le montant payable sur un revenu de $10,000 en vertu de la nouvelle échelle, c'est-à-dire $2,750, afin que le directeur de la poste ne reçoive pas moins que celui d'un bureau dont le revenu s'élève à $10,000.

Allocation pour acheminement des lettres:

Le taux de la rémunération est de 10 p. 100 de revenu des bureaux pour lesquels on fait un service direct ou indirect d'expédition. (Aucun changement.)

Allocation pour loyer, éclairage et combustible:

L'allocation de tous les directeurs de la poste est augmentée de 25 p. 100.

Allocation pour service de nuit:

On paie une allocation pour service de nuit lorsque le directeur de la poste est tenu d'être à son bureau après 9 heures du soir ou avant 7 heures du matin. Le minimum de l'allocation est de $10 et le maximum de $100, selon le temps consommé et la somme de travail exécuté. (Aucun changement.)

Rémunération pour la négociation des mandats de poste, de la caisse d'épargnes et des bons de poste.

Mandats de poste:

Quatre cents pour chaque mandat délivré, et un cent pour chaque mandat payé. (Aucun changement.)

Caisses d'épargnes:

27 cents ½ sur chaque $100 déposés. (Aucun changement.)

Bons de poste:

Un cent pour chaque bon de poste vendu. (Aucun changement.)

Toutes les augmentations, soit d'appointements, soit d'allocations, deviennent en vigueur à partir du 1er avril 1917.

Vu que la revision des traitements basés sur le revenu de l'exercice 1917-18 a été retardée par l'étude de la demande d'augmentations de la part des directeurs de la poste, on ne pourra, au trimestre de septembre, payer les salaires d'après la nouvelle échelle. Tous les arrérages en souffrance à compter du 1er avril 1917, seront compris dans les autorisations de paiement émises au cours du trimestre de décembre, ou bien les excédents de paiements en seront déduits, selon le cas.

Les directeurs de la poste rurale ont tenu une conférence dernièrement et ont envoyé une délégation auprès du ministre des Postes pour demander la nomination d'une commission qui serait chargée de faire enquête sur les taux de salaires actuels, car ils alléguaient que de cette enquête résulterait une augmentation de leur traitement. L'opinion du ministère—je donne simplement son opinion de la question—est qu'en vue de l'augmentation accordée l'an dernier et de l'état des revenus du ministère, il n'est pas à propos de faire quelque chose cette année et que la question devrait en rester ainsi jusqu'à une autre année.

Les recettes générales et les dépenses du ministère des Postes constituent une question intéressante, et doivent surtout être considérées relativement à la question des salaires. L'an dernier, le revenu était de $21,345,394.45, le plus élevé dans les annales du Canada. Suivent, en chiffres ronds, les revenus des années antérieures: 1911, $10,482,000; 1913, $12,000,000; 1914, $12,956,000; 1915, $13,046,000; 1916, $18,858,000; 1917, $20,902,000.

L'hon. M. FIELDING: N'est-il pas vrai que les chiffres élevés des dernières années s'expliquent par le revenu provenant de la vente de timbres-poste dont on se sert pour les chèques, les billets et pour autres fins? Les timbres-poste servent pour le revenu de l'Intérieur, et pour cette raison, il est peut-être impossible d'établir la ligne de démarcation entre les deux; une partie des chiffres que mon honorable ami cite ne représentent pas du tout les recettes des postes.

L'hon. M. ROWELL: J'étais sur le point d'expliquer cela. On évalue à environ $6,000,000 le revenu provenant du cent supplémentaire de port, et les autres recettes du ministère des Postes au chapitre de l'impôt de guerre.

M. EDWARDS: En quelle année a-t-on imposé ce port supplémentaire?

L'hon. M. ROWELL: En 1915. Les $6,000,000 sont basés sur le revenu de cette année. Le ministère des Postes estime à 28 p. 100, tout près de 30 p. 100, la proportion du revenu total qui provient de la vente des timbres d'impôt de guerre.

M. COWAN: Est-ce qu'une partie des revenus provenant de la vente des timbres d'impôt de guerre va aux directeurs de la poste? Sont-ils rémunérés pour le travail supplémentaire qu'entraîne la vente de ces timbres?

L'hon. M. ROWELL: En réalité, la réponse est non. La chose ne fonctionne pas de la même manière dans les villes que dans les districts ruraux, et voici pour quelle raison: la vente d'un timbre de trois cents ne donne pas plus de peine que la vente d'un timbre de deux cents, ni celle d'un timbre de deux cents plus que la vente d'un timbre d'un cent; et en second lieu, on a pensé que le pays devrait, dans la mesure du possible, recevoir tout l'avantage de l'impôt. Il est vrai qu'en raison des augmentations de salaires et des frais d'administration du ministère—les frais de tous les ministères accusent des augmentations—le pays n'a pas retiré tout l'avantage de l'augmentation du revenu, car l'administration du ministère est sensiblement plus onéreuse.

L'hon. M. FIELDING: Si les directeurs de la poste ne reçoivent pas de pourcentage sur la vente des timbres, je ne vois pas comment vous pouvez faire une distinction entre les timbres vendus pour les postes et ceux qui sont vendus pour le compte du revenu de l'Intérieur. Lorsqu'un individu achète une feuille de timbres il ne dit pas au directeur de la poste de quelle manière il entend les employer.

L'hon. M. ROWELL: Afin de faire face à cet état de choses on a diminué l'échelle de paiement. Après en être venu à la conclusion qu'environ 28 p. 100 du revenu total

provenaient de la vente des timbres d'impôt de guerre, la base de remunération a été remaniée de façon à donner au directeur de la poste presque le même montant qu'il aurait reçu dans le cas où la taxe n'aurait pas été imposée.

M. COWAN: Cela a-t-il toujours été la règle, ou celle-ci n'a-t-elle pas été changée un jour après avoir été adoptée ?

L'hon. M. ROWELL: Lorsqu'on a ajouté un cent pour l'impôt de guerre, on a rétabli le taux qui prévalait avant l'établissement du port à deux sous. Mon honorable ami demande si les directeurs de la poste ne recevaient pas, à une certaine époque, un pour cent de la recette totale, et s'il n'y a pas eu un changement plus tard.

M. COWAN: Je veux savoir quelle est, aux yeux de la loi, la situation des directeurs de la poste dans les grandes villes. Je crois qu'un jour, ils ont touché ce pour-cent comme partie de leur rémunération et qu'un changement a eu lieu. Les directeurs de la poste réclament ce pour-cent comme un droit, et je voudrais savoir quelle situation la loi leur fait.

L'hon. M. ROWELL: L'honorable député parle des directeurs de la poste dans les grandes villes; je m'occupais des receveurs dans les campagnes. Si je comprends bien, les premiers sont rémunérés d'après le chiffre de la recette.

M. COPP: Quel pour-cent reçoivent-ils?

L'hon. M. ROWELL: Ils n'en reçoivent pas; leur rémunération est établie en tenant compte du volume d'affaires.

L'hon. sir SAM HUGHES: Le ministre ferait peut-être mieux de dire dans quels bureaux on donne une commission, et dans quels autres on donne un traitement fixe.

L'hon. M. ROWELL: Tous les directeurs de la poste des grandes villes auxquels s'applique la loi du service civil ont un traitement fixe qui dépend du chiffre d'affaires.

L'hon. sir SAM HUGHES: Où commence-t-on à donner une commission ?

L'hon. M. ROWELL: Dans les succursales des grandes villes. Les directeurs y reçoivent une rémunération fixe et, de plus, un pour-cent de la recette.

L'hon. M. BELAND: Afin de bien s'assurer de la recette qui appartient au ministère des Postes, il nous faut défalquer de la somme de $21,000,000 les $6,000,000 dont parle le ministre.

L'hon. M. ROWELL: Oui et non. La recette provenant de la vente de ces timbres de guerre est une recette postale, mais la taxe a été imposée dans un but particulier. Voici incontestablement quelle serait la situation: si le ministère des Postes ne percevait pas cette recette supplémentaire, il ne pourrait pas payer les augmentations sans accuser un déficit. J'ai dit au comité quelles ont été les recettes depuis 1911. Qu'on me permette de donner en chiffres ronds les dépenses pendant le même intervalle de temps. En 1911, la dépense était de $7,954,000 et il y avait un excédent de $1,192,000; en 1912, dépense, $9,172,000, excédent $1,810,000; en 1913, dépense, $10,882,000, excédent $1,177,000; en 1914, dépense, $12,822,000, excédent, $134,000; en 1915, dépense, $15,961,000; déficit, $2,914,000. Une taxe supplémentaire a alors été établie. L'année suivante, en 1916, la dépense a été de $16,009,000 et l'excédent de $2,840,000. En 1917, la dépense a été de $16,300,000 et l'excédent de $4,601,000. En 1918, la dépense a été de $18,046,000 et l'excédent de $3,298,000. Si ce n'eût été des augmentations accordées aux employés de la poste en 1918, l'excédent de cette année-là aurait sensiblement dépassé celui de 1917. L'écart entre l'excédent de 1917 et l'excédent de 1918 est plus qu'absorbé par les augmentations aux employés de la poste dans tout le pays.

M. DUFF: N'y aurait-il pas eu un déficit de $3,000,000, si ce n'eût été des $6,000,000, de plus, que le timbre de guerre a mis dans la caisse ?

L'hon. M. ROWELL: Il est difficile de dire exactement quel aurait été le déficit. On ne sait jamais quel est l'effet de l'augmentation du port sur le chiffre d'affaires. Moins il est élevé j'imagine, plus le chiffre d'affaires est considérable.

M. DUFF: Je croyais qu'on avait déclaré tantôt que l'impôt de guerre avait rapporté $6,000,000.

L'hon. M. ROWELL: C'est bien cela.

M. DUFF: Dans ce cas, le déficit eût été de $3,000,000.

L'hon. M. ROWELL: Peut-être; cependant, on ne peut jamais préciser la somme, car on ne connaît pas le chiffre d'affaires. Les partisans du port peu élevé diront, et avec quelque raison, que plus le port est modéré, plus les affaires sont considérables. Je ne saurais dire que le

déficit eût été de cette somme-là, mais je ne doute pas qu'il eût été très élevé.

L'hon. sir SAM HUGHES: Comment le département établit-il la différence entre les timbres qui servent à l'accise et ceux qui servent au port des lettres? Supposons qu'un marchand achète des timbres-poste au montant de cinq dollars et qu'il en emploie la moitié pour l'accise et la moitié pour le port des lettres, comment le département connaît-il la quote-part employée à chaque fin ?

L'hon. M. ROWELL: Le ministère l'ignore, et ne fait pas de différence entre ces deux emplois des timbres-poste. Il ne saurait tenir un état distinct. Quant aux dépôts faits aux caisses d'épargne postales, voici le total porté au crédit des déposants y compris les intérêts, pour chacun des cinq derniers exercices:

1914..	$41,591,286
1915..	39,995,406
1916..	40,008,417
1917..	42,582,478
1918..	41,283,478

L'hon. M. BELAND: Le taux de l'intérêt a-t-il été augmenté?

L'hon. M. ROWELL: Il est encore de trois et demi pour cent. N'était l'achat que le public a fait, durant ces deux dernières années des obligations émises pour l'Emprunt de la victoire, le montant de ces dépôts serait beaucoup plus élevé, et c'est un excellent indice qu'il soit resté à peu près le même.

M. CAHILL: Etant donné la déclaration que vient de faire le ministre, le Gouvernement se propose-t-il de réduire prochainement le tarif postal?

L'hon. M. ROWELL: Cette question a été posée au début de la session, et il y a été répondu que la Chambre serait renseignée à cet égard lorsque le budget lui serait soumis. Je n'en saurais dire davantage.

M. COWAN: Selon ce que je comprends, nous n'avons pas actuellement de véritable inspecteur en chef ou surintendant des bureaux de poste. Il y a bien deux fonctionnaires dont l'un est censé remplir les fonctions d'inspecteur en chef, mais ils ne suffisent pas à exercer la surveillance voulue. Je désirerais savoir si le Gouvernement considère l'opportunité de faire un nouveau partage des districts et de nommer un surintendant pour tout le Canada?

L'hon. M. ROWELL: Cette proposition a été soumise au ministère des Postes, et le ministre est à l'étudier, bien qu'il juge que M. Ross, qui est actuellement à la tête des inspecteurs, rend d'excellents services.

M. COWAN: Je n'ai aucun reproche à adresser à M. Ross, mais j'estime que sa tâche est trop lourde pour qu'il puisse s'en acquitter avec pleine efficacité. Les difficultés que nous ont créées les employés des Postes, l'an dernier, aurait pu s'éviter en grande partie, si nous avions eu une meilleure surveillance. J'insiste sur l'importance de cette question. Je n'ai pas à me plaindre des fonctionnaires du ministère des Postes, qui font d'excellent travail, et le sous-ministre et ses subalternes se sont toujours efforcés de me satisfaire lorsque j'ai eu à m'adresser à eux; mais, il ne faut pas leur demander plus qu'ils n'en peuvent faire efficacement.

M. BUCHANAN: Je ne saurais laisser cet intéressant débat au sujet des journaux se terminer sans faire quelques observations. Si je gardais le silence alors que je publie un de ces journaux que l'on appelle libéraux-unionistes, on pourrait en conclure que j'admets certaines des insinuations qui ont été faites au sujet de ces journaux. Je déclare tout d'abord ne pas m'opposer à la demande de l'honorable député de Maisonneuve, qui veut que les noms des actionnaires et des directeurs soient publiés bien en vue dans chaque journal. Il n'est pas de journaux au Canada, je crois, qui ne soient prêts à se rendre à cette demande, si tant est qu'il puisse s'en trouver un ou deux. On a souvent insinué, dans le passé, que des journaux étaient au service de corporations ou d'autres intérêts qui les influençaient à leur gré. Mais je connais assez bien la plupart des journaux du Canada pour affirmer que presque tous dépendent individuellement de ceux qui exercent la profession de journaliste à l'année. L'honorable député peut faire signe que non, mais je parle des journaux que je connais, et je connais en tout cas la plupart des journaux de l'Ouest canadien. C'est plus ou moins une pratique en ce bas monde que de tenir les gens en suspicion, et pour sa part l'honorable député de Maisonneuve entretient constamment des soupçons à l'égard des journaux du Canada. Depuis qu'il a soumis son projet au Parlement, la presse s'est presque unanimement déclarée favorable à la publication des noms des actionnaires et des directeurs; comment expliquer cela, si les journaux étaient réellement soumis à un régime de corruption?

L'insinuation n'en a pas été moins faite, non seulement par l'honorable député de Maisonneuve, mais par un bon nombre

d'autres personnes au cours de cette dernière année, que les journaux libéraux du Canada avaient pratiquement tous été achetés pour appuyer la conscription et le gouvernement d'union. Qu'il me suffise de déclarer devant ce comité de la Chambre que le chiffre des affaires—et je parle en tant que propriétaire d'un quotidien—que mon journal a faites avec le Gouvernement ne vaut pas la moitié des affaires que me fournit un simple annoncier de ma propre ville.

Les annonces qui ont paru dans mon journal ont été publiées par toute la presse du pays, y compris les journaux libéraux. Les annonces de la loi du service militaire et de l'Emprunt de la victoire ont été données à tous les journaux, organes des libéraux et des unionistes, des ouvriers et des Eglises, des Français et des Anglais

L'hon. M. LEMIEUX: Mon honorable ami dit qu'il a eu quelque entreprise du Gouvernement. Sait-il qu'il n'en avait pas le droit?

M. BUCHANAN: Je ne puis saisir la question de mon honorable ami de ce côté-ci de la Chambre. Je lirai ses paroles dans le hansard et lui répondrai en une autre occasion. Mon journal a toujours appuyé et appuie encore aujourd'hui les principes libéraux. Il n'est plus le temps où les chefs de partis pouvaient dicter leur politique aux journaux. Les journaux, maintenant, pensent par eux-mêmes et expriment leurs propres opinions. La meilleure chose qui puisse arriver à un gouvernement et à un parti est d'avoir une presse honnête qui n'hésite pas à les critiquer quand il le faut. Les gouvernements passés ont eu le malheur d'avoir une presse trop servile, qui n'a pas tenté de critiquer ces gouvernements comme elle aurait dû le faire. Une presse indépendante sera toujours d'un grand avantage pour un gouvernement et le pays.

Voyez les Etats-Unis. Le "New York Times" est peut-être le plus grand journal. Il est tenu pour un organe démocratique, mais le gouvernement des démocrates à Washington ne peut pas compter sur ce journal, qui exprime toujours son opinion personnelle. Aucun leader du parti démocrate ne pourrait aller dans les bureaux du "Times" pour y dicter leur ligne de conduite. C'est ce que l'on verra, au Canada, à l'avenir. Aucun chef de parti, aucun partisan ne pourront forcer le propriétaire d'un journal de publier tel ou tel article, ni lui imposer une opinion le matin et une autre le soir. C'est chose du passé. Et l'on parle de journaux qui seraient achetés à coup d'annonces. Si cela était, depuis longtemps, tous les hebdomadaires du Canada appartiendraient aujourd'hui à Lydia Pinkham ou au docteur Chase.

Editeur d'un journal libéral, je me suis déclaré en faveur de la conscription longtemps avant qu'elle ne fût proposée; je me suis déclaré pour un gouvernement d'union avant qu'il eût vu le jour. Je n'avais pas l'intention de renier les principes que j'avais mis de l'avant, quand je voyais qu'ils pouvaient être adoptés.

Je ne demande pas de mettre la lampe à la fenêtre, parce que je veux suivre ma propre voie. Pour ce qui regarde le journal que je publie, j'ai tenu une ligne de conduite indépendante durant la guerre. Que ferai-je après la guerre, c'est moi qui en déciderai, et non pas un parti quelconque ni le gouvernement unioniste, et je crois que tous les organes libéraux unionistes du pays agiront comme moi. Je puis différer d'opinion avec ce Gouvernement-ci dans l'avenir, et s'il se présente un parti préconisant des principes que je croirai plus avantageux pour le pays, je lui donnerai l'appui du journal qui me fait vivre et où je passe la plus grande partie de mon temps. Ce sera, en général, la politique de la presse au Canada, dans l'avenir.

Toutes ces insinuations jetées à la face des journaux, toutes ces accusations de vénalité, de corruption, ne valent pas le temps qu'a pris un député pour les porter devant la Chambre. J'affirme que personne ne peut attester qu'en aucune circonstance, un journal ait été payé pour appuyer la conscription ou le Gouvernement d'union, du moins aucun organe libéral, et je les connais presque tous. Les journaux libéraux du Canada sont encore libéraux; ils professent encore les principes du parti libéral, le principe du service obligatoire et de l'unité de la nation. Voilà pourquoi ils ont appuyé la conscription et le Gouvernement d'union.

M. CAHILL: Le département des Postes se propose-t-il de donner un service sur le chemin de fer national entre Ottawa et Pembrooke? Il y a quinze gares, le long de cette ligne, et quatre ou cinq villages qui sont desservis par le Pacifique-Canadien, et des diligences, en général. Bien que ce service puisse être moins coûteux cependant, nous dépensons de l'argent pour le transport des dépêches par diligence, argent qui va à des particuliers qui n'en retirent aucun profit, mais y perdent leur

temps, parce qu'ils sont liés par des marchés.

A donner cet argent aux chemins de fer nationaux on ne fait que le prendre dans un gousset pour le mettre dans l'autre, c'est-à-dire dans le trésor du Canada. Lorsqu'on calcule la perte qui résulterait de l'établissement d'un service postal entre Ottawa et Pembroke sur le chemin de fer national il faut se rappeler qu'elle sera plus que compensée par les recettes provenant du transport des dépêches. Je voudrais savoir si le ministère est en mesure d'établir le service du chemin de fer national entre Ottawa et Pembroke?

L'hon. M. ROWELL: Je ne suis pas bien au courant de la question; je ne fais que parler au nom du ministre des Postes. Toutefois, j'ai cru saisir que le ministère est à délibérer cette affaire. Lorsque la question fut soulevée tout d'abord, la première difficulté qui se présenta portait sur la différence entre les dépenses et les recettes. L'exploitation de cette voie est très dispendieuse et ses recettes ne sont pas toujours aussi considérables que sur d'autres lignes qui font un service analogue. Il est vrai, néanmoins, que ces revenus seraient versés dans les coffres du chemin de fer national; d'ailleurs le projet est actuellement en délibération.

M. PROULX: Est-ce que le ministère a l'intention d'établir le service du courrier entre Ottawa et Montréal sur le chemin de fer national?

L'hon. M. ROWELL: Le ministère délibère à l'heure qu'il est toute cette question du service postal sur le chemin de fer national.

M. NICHOLSON (Algoma): Je voudrais dire un mot sur la situation du receveur de la poste rurale. Depuis la dernière session du Parlement on a amélioré quelque peu la situation de ces receveurs, mais j'ai la certitude qu'une enquête établira toute l'injustice du traitement accordé à ces fonctionnaires. Leur rémunération ne répond pas au travail qu'on exige d'un receveur de la poste rurale. L'an dernier j'ai pris la peine d'étudier l'échelle des appointements et j'ai constaté, à ma propre satisfaction du moins, que la nouvelle échelle a établi, en vérité, pour ce qui regarde les receveurs d'un grade inférieur, une inégalité de traitement qu'elle n'a pas introduit dans les grands bureaux dont les recettes s'élèvent à $8,000 ou $10,000, sinon plus. La nouvelle échelle, ou plutôt l'échelle en vigueur, ainsi qu'on l'a dit, accorde 40 pour 100 sur les premiers $800, et 25 pour 100 sur tout montant au-dessus de $800. Maintenant l'échelle donne 50 pour 100 sur les premiers $1,000 et 25 pour 100 sur le reste. L'ancienne échelle donnait 50 pour 100 sur les premiers $1,000 et 30 pour 100 sur tout montant en excès de $1,000. Mais je laisse là ce côté de la question pour affirmer que dans un temps où tous les travailleurs du pays ont bénéficié d'une majoration de 100 ou 150 pour 100 dans le taux de leur rémunération, le receveur de la poste dans les campagnes, qui remplit, vis-à-vis du public et particulièrement vis-à-vis des districts ruraux, une fonction importante, n'a reçu qu'une augmentation de 5 ou 10 pour 100.

Dans ma circonscription se trouvent, par douzaines ou par vingtaines, des bureaux de poste qui doivent être maintenus—il faut continuellement quelqu'un dans ces bureaux—et dont l'allocation ne suffirait pas pour payer les services d'un petit garçon ou d'une petite fille de quatorze ou quinze ans. Les receveurs de la poste doivent assumer toute la responsabilité de la position et les choses en sont arrivées au point où il est presque impossible de trouver un citoyen de quelque réputation qui veuille accepter ces fonctions. J'ai fait valoir auprès du ministère l'importance du service que rend le bureau de poste rural. Pour contenter les populations rurales, le Gouvernement devrait leur accorder un bon service postal; et, cependant, il néglige de le faire dans plus d'un district.

L'honorable député de Regina (M. Cowan) a traité une autre question, celle de la surveillance. A ce sujet j'ai reçu une lettre qu'on m'a prié de lire à la Chambre. Je ne voudrais pas faire perdre à la Chambre un temps précieux en lisant cette communication tout au long, mais j'en lirai quelques extraits qui, dans une certaine mesure, exposent bien mon point de vue. Cette lettre parle également de la question des appointements et de l'enquête qui se poursuit actuellement en vue d'une nouvelle classification du service civil; c'est de cela qu'il s'agit dans le premier alinéa:

> Les experts nommés pour faire cette enquête auraient dû consulter des hommes d'expérience. Il y a plusieurs mois, nous avons soumis cette idée à la commission, qui n'a pas même répondu; et lorsqu'un des commissaires était de passage ici, il n'a pas consulté, au meilleur de notre connaissance, un seul préposé des postes sur un itinéraire qui est peut-être le plus important du pays, puisque cette voie forme l'artère où se fait la distribution dans les deux directions du trafic pour tout le pays.

Voici ce que dit mon correspondant à propos de la surveillance:

L'autre nuit presque toutes les lettres à destination de l'Ouest...

C'est-à-dire tout l'ouest du Canada.

...ont manqué le train, ce qui les a retardées de vingt-quatre heures, parce que l'agent de transbordement avait de mauvais raccordements. La grande difficulté dans le service des postes c'est qu'on y rencontre seulement de simples soldats et des généraux. Par exemple, à mon avis, le fonctionnaire le plus important dans le bureau de poste à Toronto, c'est le chef du transbordement à la gare Union; cependant, ce fonctionnaire n'a que le grade d'un agent de renfort ordinaire et reçoit la paie d'un facteur. Nous n'avons, pour correspondre, aucun expert en mouvement. Les commis, sur cette ligne, ont supplié le Gouvernement de reconstituer le mouvement pour que les affaires soient plus continues et mieux exécutées. Mais on leur a toujours répondu: "Non, non", sans même faire d'enquête. Le département ne semble pas s'apercevoir que le service des postes est surpassé par tous les autres sur les voies ferrées. Il le sera jusqu'à ce que le public proteste... Le service des postes est la base du commerce; cela paierait les hommes d'affaires du Parlement d'obtenir qu'un comité spécial soit autorisé à consulter quelques-uns des employés principaux.

Je ne prendrai pas le temps de lire le reste. Les extraits que j'ai cités donnent quelque idée de la façon de penser de ceux qui exécutent actuellement le service. Je connais quelques-uns de ces employés; ils ont appelé mon attention sur les conditions du service du courrier. J'irai plus loin, je dirai même qu'à ma connaissance personnelle, les courriers de la ville de Toronto pour le Nord et l'Ouest, furent retardés, durant la majeure partie de 1918, non pas seulement une fois, mais souvent quatre ou cinq fois la semaine, et cela durant vingt-quatre heures, pour la cause citée dans la lettre. le manque de direction appropriée.

Je me demande si aucune entreprise commerciale dans le monde consentirait à effectuer un service, de l'importance de celui des postes, de la manière dont, dans nos grandes villes, les correspondances sont transportées, des bureaux de poste centraux aux convoyeurs. Par tout le pays, ce travail est effectué par un commissionnaire, sans que personne en surveille l'exécution. S'il ne s'agissait que de quelques sacs de correspondances, la chose ne serait pas si grave; mais il faut l'attention d'un expert quand il s'agit de disposer quatre, cinq, six, et quelquefois sept cargaisons, pour qu'elles soient convenablement manipulées et distribuées sur tous les points de l'Ouest canadien (et cela s'applique aux autres régions du pays; je parle seulement de ce dont je suis renseigné personnellement). On ne saurait engager dans la rue un garçon quelconque, et lui dire: "Prends toute cette cargaison de lettres et dispose-la sur les convoyeurs pour que les factuers puissent en faire la distribution". La prétention de mon honorable ami de Regina (M. Cowan) est parfaitement fondée. Le ministère des Postes donnera un service plus efficace, et épargnera à la longue plus d'argent, en ayant des experts pour surveiller l'exécution, en appelant à faire partie de l'administration quelques-uns de ceux qui exécutent actuellement le travail. Les employés des convoyeurs (ce sont ceux dont je connais le mieux la condition) donnent un bon service. Mais l'exécution en est entravée par le fait qu'ils travaillent dans les mêmes conditions qu'il y a trente ans, alors que les premiers trains transcontinentaux commencèrent à relier l'Est et Vancouver.

M. TOLMIE: Le Gouvernement se propose-t-il d'étudier la possibilité d'avoir un service aérien du courrier? Cette matière est d'un grand intérêt pour plusieurs d'entre nous, au littoral du Pacifique. Nos chambres de commerce l'ont abordé; elles ont proposé que cette méthode de transporter les correspondances soit adoptée si on la trouve exécutable. Le pays compte un certain nombre d'aviateurs, très compétents, revenus de la guerre, mais qui, ne pouvant trouver ici de l'emploi dans leur profession spéciale, quittent maintenant le Canada pour d'autres pays où ils pourront mettre à profit leurs connaissances et leur expérience.

M. le PRESIDENT: Je ne veux pas interrompre le comité, ni déclarer l'honorable député hors d'ordre. Mais la discussion qui eut lieu quelque temps auparavant concernait surtout l'article 310 (bureau des postes, service extérieur). Je tiens donc pour acquit que le comité n'aura aucune objection à la discussion simultanée de cet article et de l'autre déjà signalé.

M. BUCHANAN: Je n'ai pas saisi dans le temps, la question posée par l'honorable député (M. Lemieux), mais j'en ai eu connaissance depuis. Je puis dire que je me suis tenu au courant, depuis quelques années, de la loi relative à l'acceptation d'emplois du Gouvernement de la part de membres du Parlement. Je ne suis pas plus exposé à être déclaré inéligible que les députés actionnaires d'un journal ou autre compagnie, sauf bien entendu, une compagnie qui serait engagé dans l'exécution de travaux publics.

L'hon. M. ROWELL: Le sujet dont parle l'honorable député (M. Tolmie) fut mis à l'étude durant plusieurs mois par le ministère des postes. L'été dernier, certaines tentatives furent faites pour transporter le

courrier de Toronto à Ottawa et de Toronto à Montréal. Elles furent satisfaisantes au point de vue, du moins, de l'expédition. Toute cette question d'un service aérien du courrier pour le Canada est très considérable; elle affecte bon nombre de ministères. Le ministère de la Milice et de la Défense, celui du Service naval, et le département de la gendarmerie à cheval, l'ont étudiée.

Le président du comité du Cabinet, qui est chargé de la reconstruction nationale s'est occupé particulièrement de la question et a présenté à la Chambre des communes un projet de loi, établissant une commission de l'aéronautique. Il s'agit surtout de savoir si c'est praticable, eu égard aux distances à parcourir. Je suis parfaitement d'accord avec les députés qui disent qu'étant donné la situation actuelle du Canada, on y gagnerait énormément à établir, sans trop de frais, un service de postes aérien, surtout en comblant le grand vide qui existe entre l'Est et l'Ouest, car cela contribuerait à l'unité de la nation. Mais en ce moment, comme mon honorable ami le sait bien, les aéroplanes coûtent cher d'achat et d'entretien. On a besoin d'étudier très sérieusement la question et c'est là un des buts de la nomination de la commission de l'aéronautique recommandée dans le projet de loi qui est maintenant devant la Chambre. Je sais comme mon honorable ami que nos jeunes aviateurs du Canada ont joué un rôle magnifique en Europe, qu'ils n'ont pas été surpassés dans ce genre de service, et qu'individuellement ils se sont distingués, sinon plus, au moins autant que n'importe quel aviateur étranger. Je comprends que pour tout cela, nous aimerions à maintenir leurs magnifiques traditions d'une manière quelconque, en établissant ici un service aérien. Le Gouvernement étudiera sérieusement la question.

M. BLAKE: Je tiens à signaler à l'attention de la Chambre les retards apportés par le département des postes à répondre aux communications des facteurs et des députés durant la grève qui a éclaté l'an dernier. Je crois que cette grève aurait pu être évitée, si le sous-ministre ou le fonctionnaire qui dirigeait le service avait répondu promptement aux demandes des employés. A mon avis, le département a fait preuve de relâchement quand la grève s'est déclarée, en refusant toute information quant aux demandes des employés et aux salaires qu'ils recevaient. On n'a pu obtenir aucun renseignement à Winnipeg avant que le ministre du Travail ne fût arrivé et à ce moment-là, le grève avait fait de grands progrès. Il m'a fallu attendre jusque huit jours pour avoir une réponse à une demande que j'avais adressée au département. Il me semble qu'il devrait agir avec plus de promptitude, non seulement en ce qui concerne les communications des employés, mais aussi celles des députés.

M. McKENZIE: J'ai écouté très attentivement la discussion qui s'est faite au sujet du service des postes. Il n'y a probablement pas un seul service qui touche le public de plus près que celui-là. Par conséquent la discussion que nous avons eue, il y a quelques jours, quant à savoir si le ministre qui est à la tête de ce service devrait faire partie de la Chambre des communes ou bien du Sénat, s'impose de nouveau ce soir. L'honorable ministre (M. Rowell), qui présente les demandes de crédits au nom du ministre des Postes, est un bon avocat, possédant une grande expérience, et en cette qualité il sait que les on-dit n'ont aucune valeur comme témoignage et qu'un juge ne les écoute pas. Mon honorable ami (M. Rowell) a pris beaucoup de peine pour recueillir ces preuves indirectes, mais il l'a fait très habilement. Cependant il se serait épargné beaucoup de travail si le sous-ministre ou l'autre assistant qui est ici avaient pu fournir les renseignements directement, plutôt que d'être obligés de les faire cracher par le président du conseil. Ceci confirme absolument mon idée qu'une institution, comme le service des Postes, qui touche d'aussi près le public, devrait être représentée ici par son chef, le ministre des Postes. J'ai siégé ici pendant des années avec le distingué sénateur qui est maintenant ministre des Postes, et loin de moi l'idée de dire quoi que ce soit à son endroit, si ce n'est qu'il est parfaitement compétent. Mais il ne fait pas partie de cette Chambre et ne peut pas se rendre compte, comme il faut du sentiment public, et tout homme politique doit être guidé, jusqu'à un certain point, sinon complètement, par l'opinion publique. J'ai dit il y a quelques jours que dans notre pays démocratique, tous les ministères devraient être représentés autant que possible à la Chambre des communes. Evidemment, l'honorable ministre qui nous transmettait cette preuve indirecte, ce soir, s'en tirait très bien, mieux probablement que n'importe quel autre ministre du Gouvernement d'union n'aurait pu le faire. Néanmoins, nous ne pouvons pas nous empêcher, quand nous voyons un ministre, peu importe le département qu'il représente, chercher des informations pour appuyer ses demandes de cré-

dits, de comprendre qu'il ne connaît pas lui-même le service, et n'a pas réellement d'opinion à son sujet. C'est pourquoi je prétends, comme je l'ai déjà dit, qu'il est absolument désirable que des questions de ce genre soient traitées par des ministres qui font partie de la Chambre, et j'espère que le jour n'est pas éloigné, où ce département sera représenté de la façon que j'indique.

La direction du département me semble quelque peu extravagante. Naturellement les recettes ordinaires tombent dans la caisse du service postal. En 1911 et au cours de quelques années subséquentes il y eut un excédent important, mais d'après les chiffres cités, ce soir, les déficits s'accumulèrent et je prétends que si le département l'année dernière se fut cantonné dans ses recettes légitimes, il en serait résulté un déficit remarquable. Pour les opérations financières de l'année dernière, si le produit des timbres qu'on a vendus, non pas pour les fins du service postal, mais pour d'autres besoins, eût eu l'affectation voulue, il y aurait un déficit de quatre millions. Cela fait mal augurer de l'administration du département, d'autant plus que la guerre a fait affluer de fortes recettes dans la caisse du ministère par suite du transport des lettres et des colis adressés à ces centaines de mille soldats d'outre-mer par leurs parents et amis.

Il est possible qu'on ait payé des subventions d'un chiffre plus élevé, pour le transport de ces objets de correspondance d'outre-mer; mais je ne crois pas que le personnel des employés dans les bureaux de poste se soit notablement accru ou qu'on ait augmenté le personnel des commis du service ambulant par suite de la guerre. Je sais toutefois que dans ma propre ville un énorme volume de lettres, de journaux et d'autres objets de correspondance en général est passé par les bureaux de poste qui n'auraient pas été ainsi transmis sans la guerre. J'en conclus donc que si les recettes extraordinaires de la guerre, tant directes qu'indirectes, n'avaient pas été encaissées par le ministère des Postes, le bilan de ce département laisserait à désirer; en réalité le déficit aurait peut-être été sans précédent.

Dans la situation que j'occupe, je dois user de prudence en abordant la discussion touchant les journaux, et la question de savoir si l'on a acheté ou vendu des journaux. Nous venons de traverser une période de profonde agitation. Il a surgi un conflit des plus graves dans le public, conflit aggravé par une situation qui, nous l'espérons, ne se présentera plus jamais. A mon avis, il faut admettre en principe que tout le monde au pays a agi avec sincérité dans la conduite tenue au sujet de la guerre et que le désaccord intervenu entre amis sur la question du service obligatoire a été des plus sincères. C'est ainsi seulement qu'on pourra traiter tout le monde avec équité, loyauté et justice. La victoire a couronné nos armes; les Canadiens s'efforceront de promouvoir les plus chers intérêts du pays et il n'y a rien à gagner à perpétuer les différends que cette question a fait surgir. Pour ma part, je me garderais bien de tremper dans cette polémique. Mais indépendamment des accusations portées contre les journaux, avant comme depuis les élections de guerre, le député de Victoria (sir Sam Hughes) a formulé de graves insinuations—non pas des insinuations, mais des affirmations—dans le sens des observations faites par le député de Maisonneuve. Sous le coup de la provocation, les ministériels ont pris la parole pour nier ces accusations. Qu'une accusation de corruption portée contre un journal vienne de la droite ou de la gauche, cela importe peu; mais il est remarquable que les ministériels aient gardé le silence quand le député de Victoria a affirmé que la presse avait été "amadouée"; qu'on se servait des fonds de l'Etat pour corrompre la presse et créer un courant d'opinion favorable au Gouvernement de l'Union. Je ne sache pas qu'on ait opposé de bien catégoriques dénégations à cette accusation. Non pas que je me suis bien tourmenté à méditer sur la véracité ou l'inexactitude de ces accusations; mais si les ministériels ont cru nécessaire de formuler ce soir des dénégations énergiques, il était tout aussi convenable et juste qu'ils le fissent alors. Nous avons tous été enfants, et il nous restera toujours quelque chose des sentiments de l'enfance. Quand un enfant entend porter une accusation contre un de ses camarades et que personne ne la nie, il suppose que l'accusation est véridique. Le député de Victoria a formulé une accusation, et personne ne l'a niée, on l'a laissé passer comme véridique. Nous obéissons donc à un instinct de l'enfance de ce côté-ci de la Chambre lorsque, dans notre innocence, nous croyons que l'accusation est védirique; et en la répétant, nous nous bornons à répéter l'affirmation d'un ancien ministre et d'un membre éminent du parti conservateur.

Il est inutile d'appuyer sur l'importance d'une presse sincère et indépendante, fidèle à son devoir envers le peuple. J'ai été

étonné d'entendre ce soir, le président du conseil même suggérer qu'il fallait rémunérer la presse afin que le public pût connaître les vues du Gouvernement. Quelle est donc la mission de la presse? Quand j'achète un journal, est-ce simplement pour le plaisir d'obtenir une feuille imprimée? Je paie un journal, tout comme je rémunère mon ministre du culte ou l'instituteur qui donne l'instruction à mes enfants. Je paie pour ce journal parce qu'il a pour mission de recueillir les nouvelles, les opinions et de les publier afin que je puisse les lire.

Dira-t-on qu'en outre de ce que je paie pour mon journal, l'homme dont les opinions ont de la valeur doit toujours payer pour les faire publier dans le journal? C'est la doctrine qu'on nous prêche ici ce soir. Plus de deux millions de l'argent du peuple —qui n'avait pas deux millions à gaspiller—ont été payés aux journaux pour que les vues du Gouvernement et d'hommes publics trouvent une place dans la presse. Ce n'est pas mon opinion sur le service public que la presse devrait rendre.

L'hon. M. ROWELL: Mon honorable ami n'a certainement pas bien compris ce que j'ai dit s'il pense que j'ai exprimé ce à quoi il essaie de répondre. J'ai dit que le peuple avait le droit de connaître les travaux et l'œuvre du Gouvernement et que la majeure partie de l'argent dépensé dans ce sens, avait rapport aux emprunts de la Victoire, à l'augmentation de la production des vivres et autres campagnes de ce genre.

M. McKENZIE: Ce qu'a dit mon honorable ami paraîtra dans le hansard. Je pourrais aller plus loin et dire que ce sera publié partout, tandis qu'on verra très peu de ce que j'ai dit. Quand un membre de l'opposition de la Chambre essaie de faire connaître ses idées au public, la presse en publie un compte rendu très maigre, indifférent et sans importance, tandis que les plus menus détails des discours des honorables députés qui siègent sur les bancs du Gouvernement sont absorbés avec délice et joie. C'est la différence frappante. Mais nous savons que ce que nous disons trouvera du moins sa place dans le hansard et que nous pourrons avec beaucoup de peine le faire connaître par-ci par-là dans le pays.

Nous aimerions à réformer la presse pour qu'elle communique au public les vues de chacun telles qu'elles sont exprimées sans les parer et les colorer, quand elles en valent la peine, pour que le public puisse les juger par lui-même. Dans ce pays, le peuple est le grand jury; mettons les témoignages devant lui et laissons-le juger s'il doit servir Baal ou servir Dieu. S'il veut servir Baal, c'est son affaire et le sang en retombera sur sa tête.

Nous avons parler beaucoup, mais si le président veut m'excuser, cela avait absolument trait au sujet que nous discutons. Nous parlons d'un service public; nous rendons service au moyen d'un service public à un autre service public. Les journaux peuvent appartenir à des particuliers, mais ils forment un service public parce que leur produit passe par les moyens de communication publics. Vous pouvez acheter vos épiceries dans le magasin qui vous plaît et personne n'en sait rien que vous même, mais un journal n'est pas limité à un seul individu; quand il est publié, il est à la disposition de tout le pays. Par conséquent, c'est un service public, et il est important pour nous tous qu'il soit dirigé d'une façon convenable, d'une manière véridique, sans qu'une influence irrégulière puisse peser sur lui et sans que les véritables sources de la vérité soient contaminées. Il était donc parfaitement régulier que l'honorable député de Maisonneuve porte ces faits à la connaissance de la Chambre. On reproche à un honorable député de cette Chambre de dire ici quelque chose qu'il ne voudrait pas répéter en public. Il ne devrait pas en être ainsi. Il est possible sans doute d'aller trop loin; la loi ne reconnaît pas toujours la protection de la Chambre. Si un député dit ici quelque chose qui soit malicieux ou diffamatoire, ou qu'il ne puisse pas justifier dans le sens ordinaire du mot, son abri dans cette Chambre ne le protège pas. La protection de la Chambre a pour but de permettre une expression d'opinion franche et sans crainte qui, si elle était émise au dehors, pourrait être considérée comme calomnieuse aux yeux de la loi. Si un député fait usage de cette protection pour mettre devant le public des questions qu'il croit être dans l'intérêt du corps politique mais qui, si elles étaient exprimées au dehors, pourraient le faire traîner devant les tribunaux, il fait simplement usage de la protection que la constitution britannique a accordée aux membres du Parlement depuis un temps immémorial. S'il fait un usage honnête de cette protection pour faire comprendre au public ce qui se passe, je prétends qu'on ne devrait pas le lui reprocher ou l'accuser de profiter irrégulièrement des privilèges que la loi accorde à tout homme qui siège dans cette enceinte.

Permettez-moi d'ajouter, en terminant, qu'il n'y a pas plus de vingt jours, l'honorable député de Victoria (sir Sam Hughes) a dit dans cette Chambre que le Gouverne-

ment appartenait corps et âme à un certain citoyen qui demeure à Toronto. Je n'ai pas entendu nier cette affirmation; j'espère qu'elle n'est pas exacte. Je la mentionne seulement pour prouver que l'opinion s'est généralement répandue que la richesse prend trop d'importance dans ce pays, que les compagnies exercent une trop forte pression sur le Gouvernement et peuvent influencer la presse, que la forte somme a plus d'influence que la personnalité d'un seul homme. Telles sont les choses que nous essayons ce soir de porter à l'attention du président du conseil et du Gouvernement pour qu'ils puissent prendre leurs précautions.

Ces jours derniers, j'ai lu dans les colonnes d'un journal, qu'aussi longtemps que les citoyens ordinaires du pays ne consentiront pas à payer le prix de leur abonnement, ils n'auront pas le droit d'espérer que les journaux seront indépendants des influences extérieures. Et l'article d'ajouter: "Vous devez vous attendre à ce que ceux qui paient les annonces exercent une certaine influence sur les articles de fond d'un journal". J'ai été surpris de lire ces aveux dans les colonnes d'un journal, mais je suppose qu'ils sont exacts. S'il est vrai qu'un journal subit l'influence, non de l'opinion publique, mais plutôt de sa clientèle commerciale, n'est-il pas grand temps que nous acceptions avec beaucoup de circonspection, les opinions exprimées dans nombre de journaux au pays? Tout directeur de journal doit s'attendre à soulever des critiques et à voir sa conduite scrutée de fort près comme il arrive pour tous les hommes publics. Je suis d'avis, et en exprimant cette opinion, j'exprime, à coup sûr, l'opinion de tous mes collègues, que tout homme public peut compter, doit même désirer, être l'objet de critiques dans une mesure légitime et raisonnable. Or, il en est de même d'un journal. Il est préférable que nous marchions parfois sur les pieds d'un journaliste et que nous blessions ses susceptibilités plutôt que d'exposer le peuple à souffrir de notre relâchement, en conséquence de ce que des organes parfaitement à même de renseigner l'opinion publique, manquent de désintéressement ou de sincérité.

L'hon. M. ROWELL: L'honorable député a parlé du surcroît de dépenses occasionnées à l'administration postale, eu égard au chiffre des recettes. A ce propos, il n'est que juste de faire observer que cette augmentation des dépenses provient exclusivement de la guerre. L'administration postale, si ma mémoire est fidèle, a envoyé outre-mer 1,500 de ses fonctionnaires, qui ont continué quand même à retirer leurs traitements, bien que l'on ait été dans la nécessité de les remplacer par des surnuméraires. Les honorables députés n'ont besoin que d'un instant de réflexion pour se rendre compte des fortes sommes qui ont été déboursées de ce chef. Une seconde cause de l'augmentation des dépenses, ce sont les allocations de guerre accordées aux employés du département; et troisièmement, enfin, l'augmentation du prix des fournitures. Les déboursés provenant de ces trois nouvelles sources de dépenses représentent plus que le découvert qui pourrait se produire, une fois déduites les recettes provenant de la vente des timbres relatifs à la taxe de guerre.

Afin que l'honorable député ne puisse prétendre plus tard qu'il a accusé le présent Gouvernement d'être la chose d'un certain personnage sans dénégation de notre part, j'ajouterai que le Gouvernement est aussi indépendant du personnage en question que de l'honorable député ou des autres dont les noms ont été cités à maintes reprises, comme exerçant une influence sur le cabinet du jour.

M. COPP: Quant aux 1,500 employés des Postes qui sont allés outre-mer, est-ce la politique du département de les réintégrer au retour dans leurs fonctions?

L'hon. M. ROWELL: Certainement.

M. COPP: Est-ce qu'on applique ce principe?

L'hon. M. ROWELL: On m'informe que tous les employés permanents ont été réintégrés dans leurs emplois. Je sais, toutefois, qu'il existe des cas pénibles où des surnuméraires ont démissionné pour aller au front. Dans l'intervalle, d'autres fonctionnaires ont été nommés provisoirement; mais la commission du service civil a été appelée à régler ces situations. Je connais des exemples réellement pénibles; j'espère toutefois que la commission du service civil trouvera les moyens de réintégrer dans le service public, les surnuméraires qui se sont enrôlés volontairement et sont allés outre-mer.

M. COPP: Je suis très heureux d'apprendre que les cas de cette nature sont à l'étude; lorsque le ministre intérimaire a affirmé que ces employés étaient réintégrés dans le service public, j'ai cru pour un instant qu'il était mal renseigné.

L'hon. M. ROWELL: J'ai voulu parler des employés permanents. Si mes renseignements sont exacts, on leur a rendu leurs

anciennes situations; ce sont les surnuméraires qui ont de la difficulté à se faire réintégrer.

M. TWEEDIE: Certains receveurs de poste dirigent de petits bureaux et reçoivent des traitements annuels variant de $1,000 à $1,500. Ils se sont enrôlés dès le début des hostilités comme les autres fonctionnaires des postes.

Or, ces derniers ont reçu leurs pleins traitements sous le régime des dispositions de l'arrêté du conseil concernant les employés civils, qui se sont enrôlés dans les premiers mois de la guerre, tandis que les directeurs de poste ont été obligés de se faire remplacer et de payer de leur poche les traitements de leurs successeurs. Ces directeurs de poste ont abandonné leurs situations et perdu leurs traitements civils, quand tous les autres employés civils, pour ainsi dire, qui se sont enrôlés en même temps qu'eux, ont continué à toucher leurs appointements. Je désire savoir si le département des Postes a l'intention de régler les réclamations de ces directeurs de poste et de leur rembourser les sommes qu'ils ont dû verser pour se faire remplacer, pendant le temps qu'ils ont passé en service actif ?

La question a été soumise au ministère des Postes, au département de la Milice et à la commission du service civil, mais ces directeurs de postes n'ont pas encore réussi à obtenir justice.

L'hon. M. ROWELL: Je comprends que mon honorable ami fait allusion à des personnes qui ne sont par dans le service civil. Les receveurs de la campagne ne sont pas des employés publics dans le sens de ceux des villes. Il leur est payé un pourcentage sur le chiffre des affaires qu'ils font, plus le minimun qu'ils touchent. L'affaire n'a pas, que je sache, été soumise au Gouvernement Je n'en ai pas été informé, pas plus, j'en suis sûr, que le ministre des Postes.

M. TWEEDIE: La personne de qui je tiens le renseignement me déclare que l'affaire a été soumise au ministère, que le sous-ministre en a eu connaissance, et qu'elle a été renvoyée au ministère de la Milice.

L'hon. M. ROWELL: Je verrai à ce que l'affaire soit signalée à l'attention du Gouvernement.

M. TWEEDIE: Je demande plus que cela; je désire que l'on donne à ces gens une certaine mesure de justice. Ils peuvent n'être pas théoriquement des employés publics. Leur salaire a pour base la recette de l'année précédente, et il était absolument injuste de les laisser partir, pour leur déclarer ensuite qu'ils ne toucheraient pas un sou, alors que des employés de quelque autre branche du service obtiennent d'être intégralement payés. Rien absolument ne légitime la distinction que l'on établit à leur préjudice. Le nombre n'en est pas bien considérable, et il ne serait que juste de la part du Gouvernement de les rembourser.

M. SINCLAIR (Guysborough): Le ministre a-t-il l'intention de renseigner la Chambre sur ce que l'on entend faire pour réduire les frais de port? Les circonstances ne sont-elles pas propices à un retour au timbre de deux sous, au lieu de trois?

L'hon. M. ROWELL: Cette question nous a été posée en l'absence de l'honorable député. J'ai répondu qu'à une semblable question faite depuis l'ouverture des Chambres, la réponse avait été que toute déclaration relative au revenu serait faite dans l'état budgétaire.

M. McKENZIE: Il est maintenant onze heures et quarante, et nous avons passablement travaillé. Votons le premier article et levons la séance. Quant au deuxième, il pourrait être laissé en suspens.

L'hon. M. ROWELL: J'ai cru que nous pourrions laisser passer les deux, puisque l'administration sera discutée de nouveau à l'occasion de crédits supplémentaires. Votons, dans tous les cas, le premier.

M. DUFF: J'aimerais que me fût expliqué le crédit relatif au directeur du service des adjudications, contrôleur du service postal ambulant, contrôleur des magasins et surintendant du personnel ($4,000 chacun). Avant de laisser passer ce crédit, il serait bon, ce me semble, de discuter un peu les différents item dont il se compose. A quoi sont dues les augmentations?

L'hon. M. ROWELL: Elles sont dues à ce que ces fonctionnaires les méritent. Le traitement des sous-ministres est porté de $5,000 à $6,000. Quant aux autres qui bénéficient d'une augmentation, il convient de dire que pas un n'a moins de vingt-cinq années de service, trente pour quelques-uns et plus de quarante dans un cas. Les augmentations ne sont pas importantes, si l'on tient compte des charges qu'ils occupent.

M. PROULX: Je veux bien croire qu'ils méritent cette récompense de leurs servi-

ces, mais alors, l'administration postale regorge d'employés qui, par tout le pays, méritent aussi de l'avancement.

M. le PRESIDENT: A l'ordre. J'ai toléré jusqu'à présent une discussion quelque peu prolongée du service extérieur, pensant que les deux articles seraient examinés ensemble. Je m'aperçois, cependant, que l'on entend examiner le deuxième comme s'il n'avait point été débattu. Il me faut, en conséquence, décider que la discussi des appointements du service extérieur est absolument irrégulière.

M. DUFF: J'ai entendu avec beaucoup de plaisir l'explication que donne le ministre des raisons qui ont motivé le relèvement du traitement ds sous-ministres et autres. Je n'y vois pas d'objection. Mais je remarque que les messagers, emballeurs et trieurs ne reçoivent aucune augmentation.

L'hon. M. ROWELL: Les messagers, les emballeurs et les trieurs ont une gratification spéciale, qui va leur être continuée, comme à tous les employés des grades inférieurs. Le budget leur continue cette gratification jusqu'au premier juillet. Dans l'intervalle, nous aurons devant la Chambre la nouvelle classification du service, qui nous indiquera les nouveaux salaires et les nouvelles gratifications, avec effet rétroactif. Tous méritent notre considération, et la nouvelle classification nous permettra de mieux rétribuer leurs services.

M. CANNON: Je désire appeler l'attention du ministre sur une affaire qui est arrivée dans la province de Québec, il y a quelque temps. Un courrier postal s'est fait tuer accidentellement sur l'Intercolonial.

M. le PRESIDENT: A l'ordre, cela n'a rien de commun avec le Service intérieur.

M. CANNON: Assurément, cela se rattache aux postes.

M. le PRESIDENT: Cela concerne le service Extérieur. Tous les commis du bureau de poste de Québec font partie du service extérieur.

M. McKENZIE: On peut s'occuper de la chose, lors de la discussion de cet item?

M. le PRESIDENT: Oui.

M. CANNON: Je crois que la discussion s'est étendu bien au delà de cet item.

M. le PRESIDENT: La discussion a été très étendue à la suite de l'entente à l'effet que les deux item seraients discutés et adoptés en même temps. On s'est opposé à l'adoption du second item, et par conséquent je dois restreindre le Comité au premier item.

M. CANNON: Dans ce cas, je discuterai le premier. Le ministre a dit, il y a un instant, que quinze cents employés de son ministère étaient allés au front. Le ministre des Postes est aussi allé au front, et je demanderai au ministre de me dire à quelle date il en est revenu.

L'hon. M. ROWELL: Si je me souviens bien, il est revenu vers le mois de juillet ou le mois d'août 1918.

M. CANNON: Pendant son séjour en France ou en Angleterre, touchait-il son traitement de ministre?

L'hon. M. ROWELL: Tant qu'il était ministre des Postes, je suppose qu'il retirait son traitement, mais je n'en sais rien personnellement.

M. CANNON: Le ministre est-il en mesure de me dire si le ministre des Postes recevait sa solde de lieutenant-colonel?

L'hon. M. ROWELL: Je ne saurais dire.

M. CANNON: Ce sont des questions fort importantes et le public devrait savoir ce qui en est. L'honorable M. Blondin fait partie du Sénat, il n'est pas ici pour nous renseigner, et je suis d'avis que l'item devrait rester en suspens. La prochaine fois que la chose viendra devant le comité, le ministre sera peut-être mieux renseigné.

L'hon. M. ROWELL: Je ne peux consentir à laisser l'item en suspens. Il est déjà entendu qu'il doit être adopté ce soir. Je crois savoir qu'il y a une question au Feuilleton et que la réponse donnée porte que M. Blondin ne recevait que son traitement de ministre des Postes.

M. PROULX: N'a-t-il pas reçu sa solde de colonel?

L'hon. M. ROWELL: Je n'en sais rien personnellement.

M. CANNON: Pendant le séjour de M. Blondin en France, en Angleterre, ou en Italie, quel ministère payait ses frais de voyage, était-ce le ministère des Postes, ou le ministère de la Milice et de la Défense?

L'hon. M. ROWELL: Je suppose que ce devait être le ministère de la Milice; ce n'est certainement pas le ministère des Postes.

M. CANNON: Cela n'est qu'une supposition?

L'hon. M. ROWELL: Je dis que le ministère des Postes ne les a pas payés, et c'est ainsi que je suppose qu'ils doivent l'avoir été par le ministère de la Milice.

M. CANNON: Le ministre voudrait-il bien nous dire si M. Blondin était accompagné par M. Laflamme, ce que M. Laflamme faisait, et par qui il était payé?

L'hon. M. ROWELL: M. Laflamme accompagnait le ministre. Je suppose qu'il recevait son traitement ordinaire. Je pourrais donner ce renseignement à mon honorable ami, lorsque nous en serons au prochain item.

M. CANNON: Je ne pourrai discuter cela avec mon honorable ami parce que l'item suivant traite du Service extérieur.

L'hon. M. ROWELL: Mon honorable ami peut alors faire porter une question au Feuilleton et aura une réponse immédiatement.

M. CANNON: J'ai droit à une réponse maintenant. C'est maintenant que le ministre doit me donner le renseignement auquel j'ai droit. Le ministre n'a pas le droit de me dire de faire inscrire une question au Feuilleton. Je ferai cela, si je le juge à propos, mais si je veux poser une question verbalement, le ministre est tenu de me donner ce renseignement, et s'il ne peut le faire, je crois que l'item devrait rester en suspens.

M. le PRESIDENT: Adopte-t-on l'item?

Quelques VOIX: Adopté.

M. McKENZIE: Avec l'entente que lorsque nous aborderons de nouveau le budget des postes le ministre donnera ce renseignement?

L'hon. M. ROWELL: Parfaitement.

(Il est fait rapport).

L'hon. M. ROWELL, propose que la Chambre lève sa séance.

M. McKENZIE: Quel sera l'ordre des délibérations lundi?

L'hon. M. ROWELL: D'abord, la 2e délibération des bills figurant au Feuilleton de la Chambre qui seront prêts. Il y en a un ou deux au nom du ministre de l'Agriculture qui viendront en délibération, et si le ministre du Service naval est ici, comme je m'y attends, il y a aussi un projet de loi au nom du ministre de la Justice, et un autre au nom du ministre du Commerce et de l'Industrie. Si nous réussissons à expédier cette besogne, ce à quoi je ne m'attends guère, la Chambre se formera en comité des subsides et terminera l'étude des crédits du ministère des Postes ou bien étudiera ceux du département des Affaires extérieures.

M. McKENZIE: Il paraît que le bill (n° 70) constituant en corporation la compagnie des chemins de fer nationaux canadiens ne viendra pas en délibération, lundi.

L'hon. M. ROWELL: L'étude de ce bill est remise à mardi.

La motion est adoptée et la séance est levée à onze heures et cinquante-cinq minutes.

CHAMBRE DES COMMUNES.

Présidence de l'hon. EDGAR N. RHODES.

Lundi, 5 mai 1919.

La séance est ouverte à trois heures.

DEPOT DE DOCUMENTS RELATIFS A L'ARMISTICE ET AU PACTE DE LA LIGUE DES NATIONS.

L'hon. N. W. ROWELL (président du conseil): Je demande à déposer sur le bureau la copie d'un document, renfermant les conditions de l'armistice conclu entre les gouvernements alliés et les gouvernements de l'Allemagne, de l'Autriche-Hongrie et de la Turquie, document que nous avons reçu de la part du secrétaire d'Etat aux Colonies; aussi un exemplaire du projet revisé de la convention de la ligue des nations approuvé par la Conférence de la paix, siégeant en assemblée plénière, le 28 avril 1919. En considération de l'importance de ce pacte et de l'utilité pour les membres du Parlement d'avoir en main des exemplaires de ce document intéressant, je propose donc, avec l'assentiment de la Chambre:

Que 1,000 copies du projet revisé de la convention de la Ligue des nations, approuvé par la Conférence de la paix en séance plénière et déposé sur le bureau le 5 courant, soient imprimées sans délai et que l'application du règlement 74 soit en conséquence suspendu.

M. l'ORATEUR: Cette motion ne peut être adoptée qu'avec l'assentiment unanime de la Chambre.

(La motion est adoptée.)

LES TROPHEES DE GUERRE.

M. BURNHAM: Je désirerais savoir si le Gouvernement a pris connaissance d'un entrefilet qu'a publié ce matin la "Gazette"

de Montréal, annonçant que la collection des trophées de guerre du Canada sera peut-être logée dans un édifice que lord Beaverbrook fera construire sur la pointe Nepean à Ottawa. Cette nouvelle est-elle exacte, ou le Gouvernement a-t-il l'intention d'ériger un musée national pour recevoir ces trophées de guerre?

Major général MEWBURN (ministre de la Milice et de la Défense): Il a été formé un petit comité composé de sir Byron Walker, du général Cruikshank et du docteur Doughty, des Archives, pour une étude de toute cette affaire des trophées et des documents de la guerre, dans l'idée d'instituer peut-être ensuite une commission formée de représentants de toutes les provinces, laquelle continuerait cette étude. M. Doughty est parvenu à réunir un très grand nombre de trophées provenant des champs de bataille de l'Europe, lesquels seront graduellement envoyés au Canada. On s'est aussi procuré une collection considérable de peintures et de photographies sous la direction du bureau des archives de guerre du Canada, lequel, si je ne me trompe, était régi, non par le Gouvernement, mais par lord Beaverbrook.

L'hon. sir SAM HUGHES: Par le Gouvernement.

Major général MEWBURN: L'intention que l'on a est de présenter au Canada ces tableaux, parmi lesquels se trouveront quelques-uns des plus précieux du pays. On espère qu'il sera érigé avec le temps un édifice où seront exposés ces tableaux et les photographies de guerre. On trouvera peut-être également à déposer les trophées en un lieu convenable. De plus, il sera fait une large répartition de ces trophées par tout le Canada. Le comité auquel j'ai fait allusion s'est employé à obtenir des renseignements et a reçu des demandes de divers endroits du Canada pour qu'à l'arrivée ici des trophées on puisse adopter un mode systématique de distribution par tout le Dominion. A part cela, rien de précis n'a été fait. Le rapport de ce comité viendra en temps opportun.

LIBERTE CIVILE ET RELIGIEUSE DANS LES PAYS RESTAURES.

L'hon. sir SAM HUGHES: Il serait à désirer que l'on chargeât notre représentant à la Conférence de la paix de voir à ce qu'on accorde la liberté civile et religieuse aux contrées qui viennent d'être restaurées et dans lesquelles cette liberté n'a pas jusqu'ici été reconnue. A-t-on pris des mesures pour que la plus entière liberté des cultes existe dorénavant chez ces nations que l'on va établir et où il était de règle que le clergé tyrannisât les habitants?

L'hon. sir THOMAS WHITE (ministre des Finances): Je ne sache point que cette question ait fait l'objet d'un examen de la part de la Conférence de la paix, mais c'est possible. Je me ferai un devoir, dans tous les cas, d'examiner l'idée que vient d'émettre mon honorable ami.

EXPROPRIATION DES DOUCHOBORES EN COLOMBIE-ANGLAISE.

L'hon. CHARLES MURPHY: De même que d'autres membres de la Chambre, j'ai reçu de M. James Mavor, de Toronto (8 University Crescent), une communication me transmettant une copie imprimée d'une lettre ouverte adressée au premier ministre intérimaire du Canada, sir Thomas White. Le moyen le plus court de saisir la Chambre du sujet de ces deux communications sera de lire les trois phrases qui suivent de la lettre de transmission:

> Me serait-il permis d'appeler votre attention sur une affaire scandaleuse qui se passe en ce moment à la Colombie-Anglaise sous le patronage apparent du gouvernement du Canada.
>
> On me laisse entendre que des estimateurs sont maintenant à l'œuvre pour évaluer les terres et autres biens de la colonie des douchobores à Grand-Forks (C.-A.), en vue de leur expropriation et de la dispersion de ces colons.
>
> Il s'agit évidemment d'une conspiration entre des spéculateurs sur propriété foncière, les politiciens de la région et des horticulteurs rivaux, qui veulent exploiter les soldats licenciés et ravir à ces gens paisibles et industrieux, bien que singuliers à certains égards, les fruits de leurs industrie.

Puis-je demander au premier ministre intérimaire s'il a reçu la communication en question dans cette lettre qu'on lui a transmise, et, dans l'affirmative, quels renseignements il peut fournir à la Chambre à ce sujet?

L'hon. sir THOMAS WHITE: Je n'ai reçu copie de la lettre que ce matin. On ne m'a pas signalé que le Gouvernement fédéral soit intervenu d'aucune manière au sujet de cette transaction. Il me semble qu'en ce qui concerne la Colombie-Anglaise, la propriété foncière est réglée par les autorités provinciales. Cependant, le ministre de l'Intérieur étant chargé de l'exécution de la loi sur l'établissement des soldats sur des fermes pourra répondre mieux que moi à mon honorable ami.

L'hon. M. MEIGHEN: (ministre de l'Intérieur): J'ai lu la plus grande partie de la lettre adressée au premier ministre intérimaire. Les faits qui y sont exposés ne me

paraissent pas du tout exacts, d'après les renseignements que je possède. Il existe un comité d'enquête présidé par M. Paterson et ayant pour objet de découvrir quelles terres sont offertes en vente dans la Colombie-Anglaise. Parmi celles-là il y en a eu quelques-unes de mentionnées comme étant offertes en vente par la colonie des doukhobores. J'ignore si le comité s'est occupé de vérifier le fait. S'il s'en est occupé, ce n'était toujours pas en vue de leur expropriation, car la commission de l'établissement des soldats n'a pas le pouvoir d'exproprier et nous ne voulons pas le lui attribuer non plus en ce qui concerne les terres exploitées actuellement d'une manière satisfaisante.

Pendant que le comité était à l'œuvre j'ai reçu de M. Peter Verigin un télégramme me disant qu'il avait fait certaine offre de vente, mais que c'était sous l'empire de la contrainte. J'ai signalé ce télégramme à la commission et avisé M. Verigin de consulter son avocat par rapport à cette offre faite dans de pareilles circonstances.

CLAUSES DU TRAITE DE PAIX RELATIVES AU TRAVAIL.

L'hon. M. ROWELL (président du Conseil privé): Vendredi dernier, l'honorable député de Winnipeg-Nord (M. Blake) demandait si le Gouvernement avait été informé que des dispositions relatives à la journée de huit heures fussent comprises dans le traité de paix, et j'ai promis de lui répondre aujourd'hui, si possible. Lundi dernier, 28 avril, sur motion du premier ministre du Canada (sir Robert Borden), les membres de la Conférence ont décidé unanimement d'inclure dans le traité de paix les articles suivants au sujet du travail:

Reconnaissant que le bien-être physique, intellectuel et moral des salariés de l'industrie est de suprême importance au point de vue international, les hautes parties contractantes ont conçu un plan qu'elles croient susceptible de le favoriser d'une façon constante et qu'elles recommandent à la Ligue des nations. Elles admettent que la différence du climat, des mœurs, des coutumes, des avantages économiques et des traditions industrielles rendent difficile la stricte uniformité des conditions du travail; mais tenant, comme elles tiennent, qu'il ne faut pas considérer le travail simple article de commerce, elles pensent que la ratification des conditions du travail est subordonnée à des méthodes et à des principes que tous les groupes industriels devraient s'efforcer de mettre en pratique dans la mesure que le leur permettent les circonstances particulières où ils se trouvent.

Parmi ces méthodes et ces principes, en voici qui semblent aux hautes parties contractantes avoir une importance spéciale et urgente:

Premièrement. — Le principe dirigeant ci-dessus énoncé, comportant qu'il ne faut pas considérer le travail comme simple article de commerce.

Deuxièmement.—Le droit d'association pour toutes fins légitimes, en faveur des employés comme en faveur des employeurs.

Troisièmement.—Le paiement aux employés d'un salaire suffisant pour leur permettre de vivre conformément aux exigences de leur époque et de leur pays.

Quatrièmement.—L'adoption de la journée de huit heures et de la semaine de quarante-huit heures comme durée uniforme de travail à être établie là où elle ne l'a pas encore été.

Cinquièmement.—L'adoption d'un jour de repos par semaine, ce jour devant être au moins de vingt-quatre heures et comprendre le dimanche, autant que possible.

Sixièmement.—L'abolition du travail des enfants et l'imposition, par rapport au travail des jeunes gens, de restrictions leur permettant de continuer leur éducation et d'assurer leur développement physique.

Septièmement.—Le principe comportant que les hommes et les femmes doivent recevoir égale rémunération pour travail de même valeur.

Huitièmement.—La règle fixée par la loi de chaque pays pour déterminer les conditions normales du travail devra être conforme au traitement économique équitable de tous les travailleurs y étant légalement domiciliés.

Neuvièmement.—Chaque Etat devra voir à l'établissement d'un système d'inspection auquel les femmes devront participer, afin d'assurer le respect des lois et règlements adoptés pour la protection des employés.

Sans prétendre que ces moyens et ces principes soient complets ou définitifs, les hautes parties contractantes sont d'avis qu'elles sont bien propres à guider la politique de la Ligue des nations et que, s'ils sont adoptés par les populations industrielles qui font partie de la ligue et s'ils sont sauvegardés dans la pratique par un système suffisant d'inspection, ils conféreront des avantages durables aux salariés du monde.

Ce document répond d'une façon succinte à la question du représentant de Winnipeg-Nord, vu qu'il appert que, non seulement la journée de huit heures, mais que la journée de repos hebdomadaire, le salaire qui permet de vivre, la suppression du travail des enfants, la rémunération égale des hommes et des femmes pour le même travail, le droit d'association pour toutes fins que de droit sont annoncés comme l'idéal vers lequel toutes les nations doivent tendre. Il est agréable à la députation et au public d'apprendre qu'il a été permis au premier ministre du Canada de proposer l'adoption de ces articles qui seront considérés comme la Grande charte des travailleurs.

L'hon. sir SAM HUGHES: Je n'étais pas ici pendant la lecture de la première partie de ce document et depuis mon arrivée, je n'ai pas entendu énumérer de devoirs de la part des ouvriers. Y en a-t-il?

L'hon. M. ROWELL: Ceci est une déclaration des droits de l'ouvrier.

2e LECTURE

De quatre projets de loi émanant du Sénat:

Le 1er (bill n° 83), tendant à faire droit à Albert Greensward;

Le 2e (bill n° 84), tendant à faire droit à Mary Janes Lyons;

Le 3e (bill n° 85), tendant à faire droit à Rose Kent Miller;

Le 4e (bill n° 86), tendant à faire droit à Elizabeth Winters.

QUESTIONS.

Les questions auxquelles il a été répondu de vive voix sont indiquées par des astéris-

CANAL ET ROUTE DE CHAMBLY.

M. BOYER demande:

1. Le Gouvernement a-t-il l'intention de réparer d'une façon moderne le chemin de voitures qui va de Pointe-Cascades à Coteau-Landing, sur la berge du canal Soulanges, au cours de la saison actuelle?

2. Dans l'affirmative, quel est le montant dont il dispose pour ce travail?

L'hon. M. REID (ministre des Chemins de fer et des Canaux):

1. Oui.

2. $75,000.

M. ARCHAMBAULT demande:

1. Le Gouvernement a-t-il reçu des plaintes sous serment au sujet de la reconstruction, faite il y a trois ans, de la route fédérale le long du canal de Chambly?

2. Dans l'affirmative, quand et par qui ces plaintes ont-elles été faites?

3. Le Gouvernement se propose-t-il d'ouvrir une enquête sur cette affaire?

L'hon. M. REID:

1. Non.

2 et 3. Répondu sous le n° 1.

M. ARCHAMBAULT demande:

1. Le Gouvernement a-t-il reçu des plaintes sous serment au sujet de l'administration du canal de Chambly et, en particulier, au sujet de la gestion du surveillant Robitaille?

2. Dans l'affirmative, quand et par qui ces plaintes ont-elles été portées?

3. Le Gouvernement se propose-t-il d'ouvrir des enquêtes sur ces plaintes?

L'hon. M. REID:

1. Oui.

2. En 1918, par Alexandre Champagne, Ch. Dupuis, Ch. Magavenny, Siméon Barsalou, L. H. Hébert, Stanislas Houle, E. S. Filiatrault, Arcade Bissonnette, Joseph Aquin.

3. Oui.

LA LOI RELATIVE AUX CAISSES DE PREVOYANCE.

M. SINCLAIR (I.P.-E.) demande:

1. Les employés des chemins de fer de l'Etat ont-ils demandé au Gouvernement, depuis la dernière session, de modifier la loi des caisses de prévoyance?

2. Dans l'affirmative, le Gouvernement a-t-il l'intention de faire adopter ces amendements par le Parlement et de leur donner force de loi pendant la session actuelle?

L'hon. M. REID (ministre des Chemins de fer et des Canaux):

1. Oui.

2. La question est à l'étude.

MM. HENRY ET FERGUSON.

M. MACKIE (Edmonton) demande:

1. M. R. A. C. Henry, figurant dans les estimations du ministère des Chemins de fer et Canaux, est-il le jeune homme signalé dans la réponse donnée par le ministre, le 7 avril, pour avoir été délégué à l'arbitrage du Nord-Canadien?

2. Dans l'affirmative, quelle est la somme de l'augmentation de traitement qu'il a reçue depuis décembre 1917?

3. L'ingénieur-inspecteur nommé dans les mêmes estimations, est-il M. Ferguson, qui s'est occupé de l'arbitrage du Nord-Canadien, et dans l'affirmative, combien a-t-on ajouté à ses appointements depuis 1917?

4. Quels étaient les appointements de ces jeunes gens avant qu'ils eussent été délégués à l'arbitrage du Nord-Canadien, et quels seront leurs appointements lorsque les estimations actuellement soumises à la Chambre seront adoptées?

5. Les augmentations de traitement de ces jeunes gens ont-elles été recommandées par M. Graham A. Bell?

6. Depuis quand M. Ferguson est-il à l'emploi du ministère des Chemins de fer et Canaux?

L'hon. M. REID (ministre des Chemins de fer et des Canaux):

1. Oui.

2. $900.

3. Oui; $1,200.

4. M. Henry, $2,800—$3,300; M. Ferguson, $4,000—$4,500.

5. Conseillées par l'ingénieur en chef et approuvées par le sous-ministre.

6. Quatorze ans.

L'HOTEL FEDERAL, A OTTAWA.

M. TOBIN demande:

1. Le Gouvernement loue-t-il actuellement un édifice connu autrefois sous le nom de Hôtel Fédéral, coin des rues Sussex et Besserer, Ottawa?

2. Dans l'affirmative, depuis quelle date cet édifice est-il loué?

3. Quel est le montant du loyer annuel que le Gouvernement paye?

4. Le bail a-t-il été renouvelé récemment?

5. Quel est le montant du loyer annuel que le Gouvernement paye depuis?

6. De qui cet édifice est-il loué?

L'hon. M. BURRELL (secrétaire d'Etat):

1. Des négociations se poursuivent en ce moment en vue de la prise à bail de ce bâtiment pour l'usage de la commission des pensions; mais il n'y a encore rien de décidé.

2. Répondu sous le n° 1.
3. Il n'a encore rien été payé.
4. Il n'y a pas encore eu de bail.
5. Le chiffre du loyer n'est pas encore arrêté.
6. Stewart et Harris.

L'EMIGRATION.

M. BALDWIN demande:

1. Combien de personnes ont quitté le Canada pour s'établir aux Etats-Unis depuis trois ans?
2. Combien de personnes sont venues des Etats-Unis s'établir au Canada depuis trois ans?

L'hon. M. CALDER (ministre de l'Immigration):

1. Les renseignements manquent.
2. 173,418.

LE RAPPORTEUR DE L'ELECTION DE BRUCE-NORD.

L'hon. M. MURPHY demande:

1. Qui était rapporteur de l'élection dans le district électoral de Bruce-Nord, aux élections générales du 19 novembre au 17 décembre 1917?
2. Quelles instructions lui ont été envoyées par le président général ou par son personnel, à Ottawa, touchant le droit des femmes sauvages à voter?
3. Le révérend F. Parke, recenseur dans le bureau de la ville de Southampton, Ontario, ou près de là, a-t-il reçu instruction d'inscrire le nom des squaws habitant la réserve de Southampton sur la liste des électeurs, et, dans l'affirmative, par qui et quand ces instructions ont-elles été données?
4. Le révérend F. Parke est-il le beau-frère de l'honorable I. B. Lucas, procureur général de la province d'Ontario?
5. Dans son rapport au rapporteur général, le rapporteur de Bruce-Nord a-t-il déclaré que soixante Indiennes environ avaient voté à Southampton, ou près de là, et qu'il avait ordonné au receveur d'inscrire leur nom sur la liste en conséquence d'un télégramme que lui-même ou le recenseur Parke avait reçu des bureaux du rapporteur général, semblables instructions étant contraires à la loi?
6. Le rapporteur a-t-il déclaré au rapporteur général à quelle heure, le jour de la votation, le révérend F. Parke a donné des certificats aux Indiennes pour les faire voter, sans notifier au candidat libéral ou son représentant, ce que lui, Parke, faisait effectivement?
7. Le rapporteur a-t-il déclaré dans son rapport au rapporteur général le nombre des Indiennes qui ont voté à Southampton ou près de là?

L'hon. M. BURRELL (secrétaire d'Etat):

1. John Wesley Reany, Port-Elgin, cultivateur.

2. Par télégramme en date du 10 décembre 1917, le rapporteur de Bruce-Nord a demandé au rapporteur général à Ottawa si les mères, les femmes, et les sœurs des soldats indiens présents à l'armée avaient le droit de vote. Le jour même, non pas le rapporteur général en personne, mais un fonctionnaire de son bureau répondit par la dépêche suivante: "Oui, les mères, les femmes et les sœurs des soldats indiens peuvent voter". Le rapporteur général croit que cette opinion n'est bonne dans l'Ontario que pour les Indiens qui ne reçoivent pas d'argent en vertu de la convention, et ne vivent pas sur une réserve, mais qu'elle serait juste dans la province de Québec sans qualification. Une enquête a montré que le fonctionnaire qui a envoyé le télégramme au rapporteur avait reçu l'ordre du rapporteur général de répondre conformément aux instructions antérieures données aux rapporteurs du scrutin, mais qu'il s'est trompé en transmettant ces instructions à ceux qui s'informaient dans la province de Québec. Le fonctionnaire a répondu de bonne foi et l'on ne s'est aperçu de l'erreur qu'une fois les élections terminées. Durant toutes les élections, c'est la seule erreur qui, à notre connaissance, ait été commise dans le bureau du rapporteur général.

3. Le ministère n'a pas de renseignement.
4. Le ministère n'a pas de renseignement.
5. Non.
2, 6 et 7, répondu sous le numéro 5.

LA COMMERCIAL CABLE COMPANY.

L'hon. sir SAM HUGHES demande:

1. A qui appartient la propriété de la Commercial Cable Company, à Hazel-Hill, comté de Guysborough (N.-E.)?
2. Est-ce là une compagnie canadienne, anglaise ou américaine?
3 Qui est surintendant ou chef, au Canada, de cette compagnie?
5. A-t-on refusé à des fonctionnaires de la compagnie la permission de s'enrôler pour le service d'outre-mer?
6. M. F. G. Burstall est-il au service de la compagnie, et, dans l'affirmative, à quel titre?
7. Le gouvernement canadien exerce-t-il une juridiction quelconque sur la compagnie ou sur ces fonctionnaires et télégraphistes?

Major général MEWBURN (ministre de la Milice et de la Défense):

1. La Commercial Cable Company, siège social à New-York.
2. Une compagnie des Etats-Unis.
3. F. G. Burstall, Hazel-Hill (N.-E.).
4. Gérant général, New-York.
5. Le Gouvernement l'ignore. Après l'adoption de la loi du service militaire, la compagnie a demandé des exemptions pour les télégraphistes, et le tribunal s'est rendu à cet demande.
6. Oui. Surintendant, poste de Hazel-Hill.
7. La juridiction du Gouvernement sur le poste du câble et le personnel de la compagnie est limitée à la censure et ne s'est pas

étendue aux relations entre la compagnie et ses employés.

L'INTERCOLONIAL ET LES COMPAGNIES DE MESSAGERIES.

M. d'ANJOU demande:

1. Le Gouvernement sait-il que les compagnies de messageries qui font le transport des colis sur l'Intercolonial perdent et ne livrent pas un grand nombre de colis confiés à leurs soins?

2. Dans l'affirmative, quelles mesures ont été prises pour mettre fin à ce déplorable état de choses?

3. Sinon, est-ce l'intention du Gouvernement de prendre les mesures voulues pour garantir la livraison des colis confiés à ces compagnies sur l'Intercolonial?

L'hon. M. REID (ministre des Chemins de fer et des Canaux):

1. Non.

2. Aucune.

3. Aucune, si ce n'est d'appeler l'attention des compagnies de messageries sur les plaintes qui sont faites.

LA SOCIETE LEGALE BUREAU ET BIGUE.

M. DAVIDSON demande:

1. Combien les chemins de fer nationaux canadiens ou les chemins de fer de l'Etat ont-ils payé à la société légale Bureau et Bigué, de Trois-Rivières, depuis que le Nord-Canadien a été confié à la juridiction du gouvernement canadien?

2. Le Gouvernement sait-il que M. Jacques Bureau, député, de Trois-Rivières, est le chef de la société légale Bureau et Bigué?

3. Le Gouvernement se propose-t-il de permettre aux députés du Parlement d'agir au titre de conseillers légistes des chemins de fer nationaux du Canada?

L'hon. M. REID (ministre des Chemins fer et des Canaux):

1. Depuis que le Gouvernement a pris possession du réseau des chemins de fer du Nord-Canadien il n'a été rien payé à MM. Bureau et Bigué.

2. Non.

3. Les conseillers légistes des chemins de fer nationaux seront nommés sous l'autorité des directeurs de la compagnie et il faut croire que les directeurs sauront obtenir les services des raisons légales les plus en mesure de protéger les intérêts du chede fer.

MM. TASCHEREAU, ROY, CANNON ET PARENT.

M. DAVIDSON demande:

1. Combien les chemins de fer nationaux du Canada ou les chemins de fer du Gouvernement ont-ils payé à la société légale "Taschereau, Roy, Cannon et Parent", de Québec, depuis que le régime ferroviaire Nord-Canadien a été confié au contrôle du Gouvernement?

2. Le Gouvernement sait-il que M. George Parent, député, est membre de la société légale "Taschereau, Roy, Cannon et Parent", de Québec?

3. Le Gouvernement a-t-il l'intention de permettre aux députés d'agir au titre de conseillers légistes des chemins de fer nationaux du Canada?

L'hon. M. REID (ministre des Chemins fer et des Canaux):

1. MM. Taschereau, Roy, Cannon et Parent sont au service du chemin de fer Nord-Canadien depuis 1903; les honoraires annuels sont de $2,000; les montants qu'ils ont reçus depuis le 30 septembre 1917 suivent: le 31 octobre 1917, $1,000; le 30 avril 1918, $1,000; le 31 octobre 1918, $1,000.

2. Non.

3. Les conseillers légistes des chemins de fer nationaux seront nommés sous l'autorité des directeurs de la compagnie et il faut croire que les directeurs sauront obtenir les services des raisons légales les plus en mesure de protéger les intérêts du chede fer.

POLICE FEDERALE.

M. DECHENE demande:

1. Combien d'hommes ont été employés dans la police fédérale spéciale pendant 1913, 1914, 1915, 1916, 1917 et 1918?

2. Quelles étaient leurs rémunérations?

3. Quelles étaient leurs fonctions?

4. Quelle a été la somme de leurs déboursés?

L'hon. M. MEIGHEN (ministre de l'Intérieur):

1. En ce qui regarde la police fédérale, voici les réponses: 1913, aucun; 1914, 250 employés; total des déboursés, $80,449,27; 1915, 254 employés; total des déboursés, $154,225.24; 1916, 228 employés; total des déboursés, $161,260.47; 1917, 249 employés; total des déboursés, $205,018.13; 1918, 505 employés; total des déboursés, $293,433.06.

2. De $2 à $6.66 par jour.

3. Les fonctions ordinaires des agents de sûreté.

4. Le grand total des déboursés a été de $894,386.17.

OBLIGATIONS DE $50 DES EMPRUNTS NATIONAUX.

Sir HERBERT AMES demande:

1. Combien de bons de $50 ont été répartis entre les souscripteurs du quatrième ou premier emprunt de la Victoire?

2. Combien entre les souscripteurs du cinquième ou du deuxième emprunt de la Victoire?

3. Quelle proportion de ces bons de $50 échoit d'ici cinq ans?

L'hon. sir THOMAS WHITE (ministre des Finances):

1. 699,451.

2. 612,744.

3. Emprunt national de 1917, 81.8 p. 100; emprunt national de 1918, 77.5 p. 100.

IMPORTATION DES TRACTEURS AGRICOLES A ESSENCE.

M. SINCLAIR (Guysborough) demande:

1. Combien de tracteurs agricoles à essence ont été importés au Canada du 30 novembre 1917 au 8 février 1919?
2. Quelle était la valeur placée sur ces tracteurs importés?
3. Ces tracteurs étaient-ils assujettis aux droits ordinaires?
4. Une remise a-t-elle été faite aux importateurs? Dans l'affirmative, quel est le chiffre brut de ces remises?
5. Permission a-t-elle été donnée à des compagnies ou importateurs spéciaux d'importer ces tracteurs ou d'autres sans droit de douane?
6. Dans l'affirmative, quels sont les noms et les adresses postales des importateurs qui ont obtenu pareille permission?
7. Le privilège d'importer de semblables tracteurs agricoles entre les dates susdites était-il accordé à tous les marchands ,ou à certains marchands qui obtenaient permission du ministre des Douanes?
8. Quel est le chiffre brut des droits de douane remis sur les tracteurs agricoles importés entre les deux dates susdites?

L'hon. M. REID (ministre des Chemins de fer et des Canaux):

1. Le nombre de " moteurs portatifs avec chaudières et les moteurs pour tracteurs agricoles " inscrit aux entrepôts des douanes depuis le 30 novembre 1917 jusqu'au 28 février 1919 a été de 1,524. Le nombre de " moteurs pour tracteurs agricoles, dont le prix ne dépasse pas $1,400 au pays qui les fabrique " inscrit aux entrepôts des douanes depuis le 8 février 1918 jusqu'au 28 février 1919 a été de 15,121.

2. Suit la valeur totale des moteurs mentionnés ci-dessus: " Moteurs portatifs avec chaudières, et moteurs pour tracteurs agricoles ", $2,541,613. " Moteurs pour tracteurs agricoles dont le prix ne dépasse pas $1,400 au pays qui les fabrique ", $14,640,-609.

3. Un décret du conseil, adopté le 7 février, et dont le texte est annexé, a permis l'entrée en franchise au Canada des tracteurs agricoles dont le prix ne dépasse pas $1,400 dans le pays de production Les tracteurs se vendant plus de $1,400, dans le pays de production, étaient soumis au droit douanier ordinaire.

4. On n'a pas fait remise aux importateurs de ces instruments aratoires

5. Non.

6. Répondu sous le n° 5.

7. Tous les marchands étaient libres d'importer des tracteurs de ferme semblables.

8. $4,026,167.75.

[L'hon. sir Thomas White.]

EXPORTATION D'ALIMENTS POUR LE BETAIL.

M. REID (Mackenzie) demande:

1. Y avait-il un embargo sur l'exportation, sauf avec permis, de Fort-William, par la compagnie de grain de Fort-William, d'un aliment manufacturé en poudre contenu dans les wagons 216,016, du N.Y.C., 20,041, du G.N., 78,872, du B. & O.; du G.N., 23,408, du M.P., 35,687, du G.N., 122,391, du N.Y.C., 241,441, du SP., 21,483, du Southern, 15,081, en décembre 1918-en janvier 1919?

2. Les certificats d'inspection donnés par l'Inspecteur fédéral des grains, à Fort-William, sur ces wagons, décrivaient-ils exactement le contenu de ces voitures?

3. Dans la négative, sous quel rapport le contenu était-il incorrectement décrit?

4. Les expéditeurs de ces wagons ont-ils fait de fausses déclarations d'importation?

5. D'autre compagnie était-elle mêlée à ces opérations?

6. Le ministre a-t-il pris des mesures pour mettre à l'amende ou poursuivre en justice ceux qui avaient enfreint cette ordonnance? Dans la négative, pourquoi?

L'hon. M. REID (au nom du ministre des Douanes):

1. Il est déclaré que les articles contenus dans ces wagons sont des criblures de déchets moulues. En décembre 1918 et janvier 1919, un embargo fut décrété sur l'exportation, sauf sous permis, des déchets provenant du nettoyage du blé et d'autres grains qui étaient censés couleur des criblures de déchets, ainsi que des criblures de déchets moulues.

2 et 3. Les exportateurs présentèrent les certificats de l'inspecteur fédéral du grain, de Fort-William, comme décrivant exactement les articles comme criblures de déchet.

4. Les déclarations de marchandises pour importations sont certifiées, mais on n'oblige pas les exportateurs à les certifier sous serment. Ces derniers certifièrent que ces articles étaient des criblures de déchets et jugeant que les criblures de déchets moulues étaient comprises dans le terme "criblures de déchets".

5. Le département des Douanes ne possède aucun renseignement à cet égard.

6. Les exportateurs prétendent que la loi n'a pas été violée et le département des Douanes est du même avis.

INFRACTION A LA LOI DU SERVICE MILITAIRE.

M. DUFF demande:

1. Harry Woodbury, de Spa-Springs, comté d'Annapolis (N.-E.), a-t-il été arrêté en avril 1919 pour infraction aux règlements de la loi du service militaire?

2. Ledit Harry Woodbury a-t-il jamais été examiné par une commission médicale réguliè-

rement constituée sous l'empire des règlements susdits?

3. Dans l'affirmative, quel rapport a été fait sur ses aptitudes physiques au service militaire, et dans quelle catégorie a-t-il été placé?

4. Le cas dudit Woodbury a-t-il jamais été étudié par un ou des membres d'un tribunal local d'exemption?

5. Dans l'affirmative, quelle décision a été prise par ce membre ou ces membres du tribunal?

6. Ledit Woodbury a-t-il été arrêté pour infraction aux règlements de la loi du service militaire, et, dans l'affirmative, où et quand?

7. Où et par qui son procès a-t-il été instruit, et de quelle infraction précise a-t-il été accusé?

8. Quelle condamnation lui a-t-on imposée?

9. A-t-il payé l'amende ou a-t-il été emprisonné? Dans le premier cas, quelle était cette amende, et dans le second, quel était le terme de l'emprisonnement?

L'hon. M. MEIGHEN (au nom du ministre de la Justice):

1. Oui.

2. Oui.

3. Catégorie "E"—Débilité nerveuse.

4. Non, vu que le dit Woodbury a négligé de s'inscrire d'après la loi du service militaire.

5. Répondu sous le n° 4.

6. Oui, à Middleton, le 17 avril 1919.

7. Devant le magistrat stipendiaire McLeod, à Halifax, à titre d'insoumis du groupe 1.

8. A été condamné à $15 d'amende et les frais de cour s'élevant à $8, ou, a défaut du paiement de l'amende et des frais, à trente jours de détention dans la prison du comté, à Halifax.

9. Il a payé l'amende de $15 et les frais.

REPARTITION SUR LES CULTIVATEURS DE LA TAXE DE GUERRE SUR LE REVENU.

Sir HERBERT AMES demande:

1. Combien de personnes donnant leur occupation comme cultivateurs ou éleveurs de bétail ont payé la taxe sur le revenu sous l'empire de l'article 4 de la loi touchant la taxe de guerre sur le revenu, 1917?

2. Comment ces derniers sont-ils répartis quant aux provinces?

3. L'industrie agricole ou d'élevage est-elle directement soustraite à l'application de la loi touchant la taxe sur les profits?

L'hon. sir THOMAS WHITE (ministre des Finances):

1. Nombre soumis à la taxe, 5,885; montant soumis à la taxe, $417,349.10. Nombre de ceux qui ont payé, 3,623; montant payé, $219,826.84.

2.

	Nombre soumis à la taxe.	Nombre de ceux qui ont payé la taxe.
Ile du Prince-Edouard et Nouvelle-Ecosse	12	7
Nouveau-Brunswick	4	3
Québec	30	27
Ontario	396	342
Manitoba	1,454	1,281
Saskatchewan	1,084	564
Alberta	2,826	1,325
Colombie-Anglaise	79	74
Total	5,885	3,623

3. Oui.

TOTAL DES IMPOSITIONS PAR LA TAXE DE GUERRE SUR LE REVENU.

Sir HERBERT AMES demande:

1. Quel était le montant total imposé sur le revenu du chef de l'article 4 de la loi touchant la taxe de guerre sur le revenu, 1917?

2. Combien, sur ce montant, avait été perçu avant le 31 décembre 1918?

L'hon. sir THOMAS WHITE (ministre des Finances):

1. Impositions approuvées par le département des Finances jusqu'au 30 avril 1919: 42,145 représentant une somme de $10,036,-094.28.

Paiements reçus par le département des Finances jusqu'au 30 avril 1919: 32,715 représentant une somme de $6,865,047.10.

2. Impositions approuvées par le département des Finances jusqu'au 31 décembre 1918: 22,293 représentant une somme de $4,570,140.77.

Paiements reçus par le département des Finances jusqu'au 31 décembre 1918: 13,009 représentant une somme de $1,698,445.37.

N.B.—Plusieurs maisons de commerce qui sont susceptibles de payer la taxe de guerre sur le revenu ne sont pas requises de le faire parce qu'elles payent un impôt plus élevé en vertu de la loi de la taxe de guerre sur les profits commerciaux.

NOMINATIONS D'EMPLOYES CIVILS.

M. McCURDY demande:

1. La commission du service civil a-t-elle pour habitude, actuellement, de décréter, en faisant des nominations au service, que toutes les nominations seront jugées temporaires tant que la période de démobilisation ne sera pas terminée?

2. Sinon, le Gouvernement a-t-il l'intention d'empêcher de nouvelles nominations permanentes en attendant que la démobilisation soit terminée?

3. Sinon, quelles mesures a prises le Gouvernement pour s'assurer que des hommes qui sont encore en service actif puissent avoir une chance égale de postuler à ces fonctions ?

L'hon. M. BURRELL (secrétaire d'Etat):

1. Non. Toutes les nominations à titre permanent sont faites d'après les listes des candidats éligibles qui ont passé les examens prescrits et ont été heureux dans les concours après que ceux-ci ont été annoncés publiquement. Dans les deux cas on n'exige des anciens combattants que le minimum des points, qui est suffisant pour qu'ils aient la préséance sur tous les civils, quelles que soient les aptitudes de ces derniers. Les nominations à titre permanent ne sont faites qu'à la demande spéciale des départements.

2. Jusqu'à ce que la démobilisation soit achevée, le Gouvernement ne désire pas que l'on fasse de nominations à titre permanent excepté dans les cas où cela est nécessaire dans l'intérêt public.

3. Répondu sous le n° 2.

ANNONCE DES POSITIONS VACANTES DANS LE SERVICE CIVIL.

M. POWER demande:

1. Par quel moyen les vacances dans le service civil sont-elles annoncées?

2. La commission du service civil annonce-t-elle toujours dans les journaux?

3. Sinon, comment ces annonces sont-elles publiées?

4. Dans l'affirmative, quels journaux sont payés et autorisés par le département pour semblables publications?

L'hon. M. BURRELL (secrétaire d'Etat):

1. Par le Bulletin officiel, par avis à toutes les personnes que la soumission sait que cela doit intéresser, par affiches dans les endroits publics comme les bureaux de postes, les banques, les bibliothèques, les collèges, les universités, le bureau chef et les succursales de l'association des vétérans de la grande guerre et, dans certains cas spéciaux, par les journaux.

2. Non.

3. Dans le cas de certains emplois locaux, quand une simple annonce dans un journal de la localité semble être le seul moyen de faire connaître la vacance aux intéressés, ou quand les autres moyens de publicité n'ont pas réussi à procurer un candidat acceptable pour leur position locale.

4. Aucun. On choisit dans chaque cas le ou les journaux ayant la plus grande circulation dans les centres particuliers où la position est devenue vacante.

BUSTE DE SIR R. L. BORDEN.

M. PAPINEAU demande:

1. Le Gouvernement a-t-il acheté un buste en marbre de sir R. L. Borden?

[M. McCurdy.]

2. Quelle urgence ou nécessité y avait-il de faire cette dépense pendant la guerre?

3. Qu'a-t-on fait de ce buste, et combien a-t-il coûté?

L'hon. sir THOMAS WHITE (premier ministre intérimaire): Le député qui a posé cette question veut-il indiquer les renseignements qui lui sont procurés au sujet de l'achat de ce buste? Nous avons fait les recherches et nous n'avons rien trouvé justifiant la question.

M. PAPINEAU: Cela se trouve dans le rapport de l'auditeur général de l'année 1915-1916, sous le chef de réparations et meubles d'édifices publics à Ottawa.

L'hon. sir THOMAS WHITE: Je prendrai note de la déclaration de mon honorable ami dans le compte rendu officiel des débats et je ferai d'autres recherches.

QUESTIONS TRANSFORMEES EN ORDRES DE DEPOT DE DOCUMENTS.

Par M. DOUGLAS (Strathcona):

1. Quel loyer mensuel le Gouvernement paye-t-il pour toutes les divisions du service public dans la ville d'Edmonton?

2. Quelles sont les divisions du service du Gouvernement représentées à Edmonton?

3. Quels édifice ou édifices ces divisions occupent-elles, et quel est le loyer mensuel de chacune d'elles?

3. Quels bâtiments occupent-ils et quel est le chiffre du loyer mensuel de chaque branche du service?

Par M. DECHENE:

1. Quelle est la valeur des machines agricoles exportées durant les années 1911, 1912, 1913, 1914, 1915, 1916, 1917 et 1918?

2. Où a-t-on exporté ces machines et quels sont les noms des exportateurs?

3. A-t-on exporté des tracteurs?

DEMANDES DE DOCUMENTS.

Par M. McMASTER:

Copie de tous marchés et soumissions touchant l'installation du sans-fil sur tous les navires construits ou acquis par l'Etat depuis août 1914, ainsi que toute correspondance s'y rattachant.

Par M. LAVIGUEUR:

Copie de toute correspondance échangée entre le Gouvernement et la cité de Québec et autres actionnaires de Québec, Londres, New-York et d'ailleurs touchant l'achat projeté, par le Gouvernement, des actions de minorité du chemin de fer de Québec et du Lac-Saint-Jean et du Great Northern Railway of Canada, qui forment maintenant partie du réseau du Canadian-Northern exploité par le Gouvernement?

La Chambre a ordonné, sans débat, le dépôt de ces documents.

NOMINATION D'UNE COMMISSION DE L'AIR CHARGEE DU CONTROLE DE L'AERONAUTIQUE.

Le projet de loi (bill n° 80), déposé par l'hon. M. Maclean, tendant à autoriser la

nomination d'une commission de l'air est lu pour la 2e fois et la Chambre se forme en comité général pour la discussion des articles.

Sur l'article 1er (titre abrégé).

L'hon. M. BELAND: Le ministre a-t-il donné quelques éclaircissements de nature générale sur le bill?

L'hon. M. MACLEAN: Je ne saurais réellement rien ajouter au texte du projet de loi sur lequel j'ai dit quelques mots à l'occasion de la 1re lecture.

Evidemment, l'aéronautique commerciale devra prendre plus d'essor dans un prochain avenir. Durant la guerre, les progrès réalisés en aéronautique se rattachaient presque entièrement aux affaires militaires et navales. L'aéronautique d'intérêt privé et d'ordre commercial était alors absolument interdite et par conséquent, il a été impossible de lui imprimer le moindre essor en ce sens.

Dans la perspective des progrès probables de l'aéronautique, il est nécessaire que l'Etat prenne la direction de ces questions, et il est proposé d'établir une commission qui aura la haute main sur le service de l'Etat ou celui du commerce. Que l'honorable député veuille bien se reporter à l'article 3 où sont énumérées toutes les fonctions de cette commission qui embrassent toutes les activités probables en aéronautique. L'article 4 est l'autre disposition importante qui autorise la commission de l'air à établir les règlements relatifs au contrôle de l'aéronautique.

(L'article est adopté.)

Sur l'article 2 (commission de l'air; le président et le vice-président, représentants du ministère de la Milice et du département des Affaires navales; durée des fonctions; traitements).

L'hon. M. MACLEAN: Il n'est pas proposé d'établir un autre département pour l'application de cette loi. Les membres de la commission seraient sans doute choisis parmi le personnel des ministères de l'Etat. L'application de la loi sera dans une large mesure attribuée au vice-président de la commission qui sera le chef de l'exécutif.

Cela va sans dire, il y aura nécessairement des représentants des départements des Affaires navales et de la Milice dans le personnel de cette commission, parce que, jusqu'ici, ils ont pris un vif intérêt à l'aéronautique et cela d'une manière pratique.

Il est donc proposé que ces services auront des représentants directs dans le personnel de cette commission. On dira peut-être que des représentants des ministères des Postes et de l'Intérieur, du service de la police fédérale et d'autres départements devraient figurer dans cette commission. Aujourd'hui certaines raisons militent en faveur de la représentation des deux ministères que j'ai mentionnés et il n'est pas jugé utile que d'autres départements qui pourraient être intéressés dans l'aéronautique, à l'avenir, soient tous représentés dans le personnel de cette commission. Seulement, on le conçoit facilement, il ne s'agit ici que d'une mesure temporaire. L'application de cette mesure, au cours de l'année, révélera probablement des imperfections, et l'expérience nous aidera à perfectionner la loi.

M. MORPHY: A en juger d'après les observations du ministre, je serais porté à croire qu'il veut établir une commission composée de théoriciens plutôt que d'experts. Car, alors il n'aurait pas oublié de nous rappeler que, parmi les Canadiens les plus méritants qui ont servi la patrie outremer, nombre d'entre eux sont revenus au pays, après avoir rendu les services d'ordre pratique sur les champs de bataille d'Europe. Encore qu'il y ait au Canada des hommes qui aient été attachés au service de l'armée et de la marine au pays, voici le moment de récompenser ceux qui ont combattu pour le pays et rendu des services d'ordre pratique réel et d'appeler au service du pays quelques-uns des jeunes qui ont combattu, outre-mer. Je laisse au ministre le soin d'étudier la question. A mon avis, il faudrait tenir compte de ceux qui ont combattu outre-mer.

L'hon. M. MACLEAN: Il n'est pas douteux que la classe dont parle mon honorable ami sera représentée dans cette commission.

M. COPP: A-t-on déjà étudié la question des allocations que recevront ceux qui feront partie de la commission?

L'hon. M. MACLEAN: Cette question n'a pas encore été mise à l'étude. En ce moment il est impossible de donner à mon honorable ami aucun renseignement précis. Il se peut que le président de la commission soit un des fonctionnaires actuellement employés dans un des départements de l'administration. Les autres membres pourront peut-être donner leurs services sans rétribution. Le développement se fera surtout au point de vue commercial et il ne sera pas très intensif pendant quelque temps. J'espère que tous les membres de la commission ne seront pas payés.

M. COPP: Avons-nous cette année un crédit inscrit au budget pour ce service?

L'hon. M. MACLEAN: Le crédit sera inscrit dans le budget supplémentaire.

M. COPP: Vous pourriez nous en donner une idée.

L'hon. M. MACLEAN: Le comité aura quelque idée des dépenses probables quand le budget supplémentaire sera déposé.

M. STEVENS: Le ministre voudrait-il avoir l'obligeance de nous dire si le Gouvernement a l'intention de demander à cette commission de s'occuper prochainement du développement commercial de l'aéronautique, non pas dans l'intention de faire simplement une branche du développement militaire et naval, mais avec l'idée de s'occuper définitivement de l'exploitation commerciale?

L'hon. M. MACLEAN: Si mon honorable ami veut savoir si le Gouvernement entend se lancer dans le champ de l'aéronautique commerciale, je suis contraint de lui répondre que la question n'a pas encore été étudiée à ce point de vue. Conformément à la loi, les opérations auront sans doute pour but les entreprises commerciales; je m'attends à ce que pendant quelques années au moins on limitera réellement dans l'aéronautique les opérations navales et militaires.

M. SINCLAIR (Guysborough): Le ministre n'a pas donné au comité beaucoup de renseignements sur les fonctions que doit remplir cette commission. Je ne sais pas encore au juste si elle va simplement s'occuper d'aéronautique dans ses rapports avec des entreprises particulières ou si elle va se lancer dans quelque grand projet qu'elle a conçu.

M. le PRESIDENT: Les observations de l'honorable député seront à leur place quand nous étudierons l'article suivant.

M. CAHILL: Le Gouvernement a-t-il quelque idée au sujet de sa politique future à propos de l'aéronautique?

M. le PRESIDENT: Les observations de l'honorable député seront plus appropriées quand nous examinerons l article 3.

M. McKENZIE: Avant de passer à cet article, je demanderai si les opérations de la commission qui sera créée en vertu de ce bill, seront centralisées à Ottawa?

L'hon. M. MACLEAN: Oui.

M. McKENZIE: Ce sera un corps organisé sous l'inspection et la surveillance de quelque département de l'administration?

[L'hon. M. Maclean.]

L'hon. M. MACLEAN: Oui.

M. McKENZIE: Au sujet des travaux de cette commission, a-t-on l'intention d'établir une institution ou une école où l'on donnera une instruction pratique et théorique en aéronautique de façon à rendre un homme absolument compétent pour diriger un aéroplane?

L'hon. M. MACLEAN: Jusqu'à ce moment, le Gouvernement n'a ni étudié ni arrêté de projet de fonder une école dans le but indiqué. D'une façon générale, le Gouvernement n'a pas de politique arrêtée au sujet de l'aéronautique. Pendant la guerre, les départements du Service Naval et de la Milice ont exécuté un programme, mais qui est pratiquement terminé maintenant. Il est nécessaire d'établir d'abord une loi, avant que le Gouvernement puisse adopter une politique définitive sur une forme quelconque d'opérations aéronautiques. Nous avons reçu de différentes compagnies commerciales des demandes d'établissement de circuits aéronautiques dans tout le Canada: et comme je l'ai dit il y a un instant, le Gouvernement a la possibilité de se lancer dans différents genres d'activité aérienne, comme le transport de la poste, la surveillance des forêts, la protection contre les feux de forêts, les patrouilles de la gendarmerie du Nord-Ouest, etc.; mais en ce moment, le Gouvernement ne s'est arrêté à aucun projet défini au sujet de ces questions.

M. McKENZIE: Quelles seront les fonctions réelles de cette commission quand elle sera organisée? Que commencera-t-elle à faire?

L'hon. M. MACLEAN: Le but principal de cette législation est de surveiller principalement l'aéronautique au Canada, qu'elle soit entreprise par un département de l'administration ou par une compagnie particulière.

Pour ne citer qu'un exemple, nul particulier n'a le droit de voler dans les airs avec un aéroplane, un hydroplane ou n'importe quelle autre machine, bien qu'aucune loi ne le défende directement.

M. McKENZIE: Le droit commun n'a rien à faire avec cette question.

L'hon. M. MACLEAN: Le droit commun et la législation ne renferment aucunes dispositions à ce sujet. Donc, personne n'a le droit, légalement, de survoler dans les airs, à l'heure qu'il est, et personne n'a l'autorité d'accorder des permis à cette fin en vertu de cette loi, soit dans les provinces, soit dans le Canada en général.

Le premier devoir de cette commission consistera donc à établir des routes aérien-

nes ou, en d'autres termes, si une compagnie commerciale désire établir un service aérien entre Montréal et Toronto, il sera du devoir de la commission de tracer d'abord la route qu'elle devra suivre. Les machines utilisées pour ce service devront être inspectées et munies d'un permis, comme les navires à vapeur. Les pilotes et les mécaniciens seront également obligés d'obtenir des permis, et c'est là encore la commission qui les accordera.

De plus, il sera nécessaire d'édicter des règlements pour obliger les aéroplanes à utiliser des appareils de téléphone ou de télégraphie sans fil, sans compter nombre d'autres précautions à prendre et que je n'ai pas présentes à l'esprit, en ce moment.

Le Gouvernement, à mon avis, devra exercer la même autorité sur la navigation aérienne que celle qu'il possède sur la marine marchande, avec cette différence notable, toutefois, que les navires vont sur l'eau tandis que les aéroplanes suivront la voie des airs.

L'objet du bill en général, c'est de mettre le Gouvernement en mesure d'avoir la haute main sur les services de transport aériens, qui seront du domaine de la réalité avant longtemps, en Canada.

M. LAPOINTE (Kamouraska): Aux termes du présent bill, au dire du ministre, le Parlement affermit son autorité sur les routes aériennes et sur toutes les questions concernant la navigation de l'air. Mon honorable ami est-il d'avis qu'au cas où une compagnie établierait une ligne entre Montréal et Québec, pour faire un service exclusivement dans les limites de la province de Québec, il s'agirait d'une question provinciale, et que la compagnie en question échapperait à la juridiction du fédéral, à moins que l'entreprise ne fut déclarée d'intérêt général pour le Canada? Mon honorable ami place la navigation aérienne dans la même catégorie que la navigation maritime. Or, l'article 92 de l'Acte de l'Amérique britannique du Nord déclare qu'une législation provinciale aura le pouvoir exclusif de faire des lois relativement aux questions qui peuvent être classées dans la catégorie des sujets "ci-dessous énumérés"; le paragraphe 10 de l'article 92 est ainsi conçu:

> Les travaux et entreprises d'une nature locale autres que ceux énumérés dans les catégories suivantes:
>
> Lignes de bateaux à vapeur ou autres bâtiments, de chemins de fer, canaux, télégraphes et autres travaux et entreprises reliant la province à une autre ou à d'autres provinces, ou s'étendant au delà des limites de la province.

Donc, si une telle compagnie faisait des opérations exclusivement dans les limites d'une province, il s'agirait d'une question relevant des autorités provinciales, en sorte que la commission fédérale, à mon avis, n'aurait pas du tout le droit de fixer la route à suivre, d'exercer son autorité relativement à l'octroi des permis aux pilotes et aux autres questions de même nature.

L'hon. M. MACLEAN: La question constitutionnelle, cela va sans dire, surgit de ce chef. Si les pères de la Confédération avaient pu prévoir la possibilité des progrès que la navigation aérienne a faite en ces dernières années, il est assez difficile de dire s'ils auraient inséré les dispositions ayant trait à la question dans les articles 91 ou 92 de la loi constitutionnelle. Si ce projet de loi est adopté, il est évident qu'il réglementera l'aéronautique interprovinciale; en conséquence, le gouvernement fédéral exercerait son autorité dans une certaine mesure. Il est fort douteux, toutefois, qu'il ait le droit d'intervenir dans le règlement des questions d'aéronautique exclusivement provinciales; c'est une question qu'il faudra peut-être faire décider par les tribunaux en dernier ressort. En tout cas, l'Acte de l'Amérique britannique du Nord renferme une disposition décrétant que tous les sujets qui ne sont pas assignés aux provinces tombent sous la juridiction du pouvoir fédéral. Or, l'aéronautique n'a pas été inscrite dans la liste des sujets assignés à la juridiction des provinces; on peut donc soutenir que la question relève du domaine fédéral.

Cependant, quels que soient les doutes que nous puissions avoir à ce sujet, ils n'affectent en rien la compétence du Parlement à adopter une loi de cette nature, bien que plus tard, les tribunaux décident peut-être qu'elle n'est constitutionnelle qu'en tant qu'elle a trait à l'aéronautique interprovinciale.

L'hon. M. LEMIEUX: La possibilité de développer ces moyens de transport était-elle connue avant la Confédération? Je n'en sais rien. Deux des plus grands poètes du 19e siècle, toutefois, Lamartine et Tennyson, ont prédit qu'un jour viendrait où nous verrions des navires flotter dans le ciel azuré.

L'hon. M. MACLEAN: Jules Verne a aussi fait la même prédiction.

L'hon. M. LEMIEUX: C'est exact. L'objection qu'a soulevée mon honorable ami de Kamouraska (M. Lapointe) est va-

lable, à mon avis. Le Gouvernement se montre si désireux de nationaliser toutes nos voies de transport qu'il ne devrait pas laisser échapper une occasion si favorable de mettre ses projets à exécution. De lourdes charges ne sont pas attachées à la navigation aérienne, comme c'est le cas pour nos voies ferrées, de sorte que le Gouvernement devrait s'assurer la haute main sur cette nouvelle industrie, qui est appelée à faire des progrès énormes dans un avenir très rapproché.

Le gouvernement anglais a déjà organisé un service postal aérien et il a tracé trois routes pour les marchandises, les voyageurs et le service public respectivement. Ce dernier service est, je crois, celui des postes. Les Etats-Unis ont de même organisé un service postal entre Philadelphie, Washington et Baltimore.

L'hon. M. ROWELL: Et New-York.

L'hon. M. LEMIEUX: Ce service peut n'être qu'à titre d'essai. . .

L'hon. M. MACLEAN: Il s'agit, je crois, d'une expérience à tenter.

L'hon. M. LEMIEUX: C'est ce que j'ai voulu dire. Le Gouvernement devrait, ce me semble, mettre sérieusement à l'étude la question de savoir s'il ne conviendrait pas de faire l'expérience de la chose. L'organisation d'un service postal aérien nous éviterait peut-être la dépense de fonds considérables que nous payons aux chemins de fer pour ce service.

Je regrette sincèrement que le cabinet n'ait pas cru devoir retenir le superbe outillage installé pendant la guerre au camp Borden par les soins de la commission impériale des munitions. Malheureusement, le tout a été vendu à un Américain entreprenant, et le Canada a perdu de ce fait une excellente occasion. S'il n'est pas trop tard, je conseillerais au Gouvernement de prendre possession de ce matériel et d'en faire bénéficier le Canada.

L'esprit d'entreprise ne nous fait pas défaut en matière d'aéronautique. Nos jeunes gens ont montré pendant la guerre qu'ils étaient les égaux des meilleurs parmi les Alliés dans ce champ d'action. Je n'ai besoin d'en nommer qu'un seul, M. Bishop, qui s'est acquis une réputation universelle. Non seulement nous avons les hommes qu'il faut, mais encore tous les éléments qui constituent la partie matérielle de cette branche d'industrie. Durant la guerre, la commission impériale des munitions a trouvé à la Colombie-Anglaise le bois qui convenait le mieux à la construction d'un aéroplane et elle est allée, je crois, jusqu'à subventionner pour une somme considérable une voie de plusieurs milles de longueur, afin d'atteindre la région où l'on pouvait se procurer ce bois par grandes quantités. Il me semble que le Gouvernement devrait agir avec beaucoup de circonspection et mettre plus de soin qu'il ne paraît l'avoir fait dans le cas actuel, s'il désire par sa législation assurer à cette industrie un début qui augure favorablement de l'avenir.

M. le PRESIDENT: Avant de permettre que l'on discoure davantage sur le principe de ce projet de loi, je crois devoir demander à la Chambre si elle consent à cette discussion; autrement, j'aurai le devoir de rappeler le comité au règlement. C'est ce que j'ai déjà fait tout à l'heure à l'égard de l'honorable député, et par le même motif. Je ne veux pas l'interrompre, mais les règles ne sont pas observées, et c'est à cela qu'est due dans une grande mesure la longueur de la session. Est-ce le bon plaisir du comité que le principe du bill soit débattu maintenant?

Quelques DEPUTES: Non.

M. CAHILL: Cette commission aura-t-elle le pouvoir d'accorder un permis à toute personne prête à établir des lignes entre Ottawa et Toronto, par exemple, ou entre d'autres points?

L'hon. M. MACLEAN: Parfaitement.

M. CAHILL: Après avoir établi une ligne entre Ottawa et Toronto, une compagnie, désireuse d'en établir une autre entre Ottawa et Montréal pourrait ne pas tenir compte des endroits d'atterrissage prévus aux alentours d'Ottawa et se faire concéder pour une somme insignifiante des droits d'atterrissage en un lieu siué à distance convenable de la ville. Serait-il dans les attributions de cette commission de refuser à une compagnie des droits exclusifs à posséder un territoire pour des fins d'atterrissage?

Certains aéronautes se préparent à quitter Terre-Neuve pour l'Angleterre; ils ont décidé de partir tous presque du même endroit. Il est possible que l'île du Prince-Edouard soit propice à l'atterrissage des aéroplanes, plus propice peut-être que toute autre partie des côtes de l'Est, à cause de l'absence de brouillards. Quand une fois vous aurez accordé certains privilèges à une compagnie, elle pourra, moyennant une somme insignifiante, obtenir des droits exclusifs à toute l'île.

Est-il question d'accorder à ces compagnies des droits pareils à ceux qui furent reconnus jadis à la compagnie du téléphone Bell dans un temps où l'on pensait que personne ne serait en mesure de lui faire con-

currence? Avant que l'on établisse cette commission et qu'elle ne se fasse autoriser à soumettre le pays à ses caprices, il serait bon que le Gouvernement eût une politique bien définie à cet égard; il serait bon qu'il ne se pressât point et attendît de savoir quel va être le résultat probable de cette nouvelle entreprise.

L'hon. M. MACLEAN: Tout ce que je puis dire à mon honorable ami, c'est que le Gouvernement ne pense point à accorder des privilèges exclusifs à des particuliers ou compagnie touchant certaines routes. Le Gouvernement, toutefois, se laissera guider dans une large mesure par l'expérience. Il peut ne pas paraître désirable dans le moment que l'on accorde à une personne ou à des personnes certains privilèges exclusifs, mais il se peut aussi qu'il soit nécessaire de concéder à des individus le long de certaines routes des droits qui lui seront propres.

Il y aurait peut-être lieu, par exemple, d'accorder à douze ou à vingt-quatre personnes un permis de voyager en aéroplane entre Ottawa et Toronto, mais l'expérience nous enseignerait peut-être qu'il est dangereux d'en accorder à des centaines ou à des milliers. Je le répète, la politique du Gouvernement, à ce sujet, n'est pas encore définie, elle dépendra beaucoup des efforts des particuliers ou des sociétés dans le sens du progrès de l'aéronautique. Mon honorable ami pourrait peut-être faire observer qu'il convient d'établir un service postal entre la Nouvelle-Ecosse, le Nouveau-Brunswick et l'île du Prince-Edouard. Cette région serait peut-être jugée très convenable pour l'expérience d'un service postal aérien. Je ne veux pas dire que le Gouvernement se propose d'en établir un; mais force lui sera, un jour, d'adopter une politique définie sur ce point. En attendant, il est peut-être à propos de laisser faire l'expérience par les particuliers et les capitalistes soucieux de la faire.

(L'article est adopté.)

Sur l'article 3 (fonctions de la commission de l'air).

Major général MEWBURN: Les remarques du député de Maisonneuve (M. Lemieux) sur ce que nous avons pris possession d'une certaine partie de la propriété se rattachant au camp Borden m'ont fait plaisir. La commission impériale des munitions a dépensé beaucoup d'argent, au Canada, par rapport au corps royal d'aviation; elle a établi une école d'artillerie aérienne à Beamsville, sur le lac Ontario; mais nous n'avons pas cru devoir nous en emparer. Elle a construit, au prix de plusieurs millions, de grands édifices à Deseronto, de grands aérodromes et de vastes installations au camp Borden. Après la signature de l'armistice, je me suis abouché avec la commission impériale des munitions et j'ai fait transférer tout cela au ministère de la Milice.

Il nous était difficile de déterminer ce qu'il fallait faire au sujet de la troupe aérienne, au point de vue militaire. Je sais que les Canadiens faisant partie du corps royal d'aviation se sont merveilleusement conduits, et tout en pensant que nous ne pourrions utiliser cette troupe, en Canada, pour fins d'exercice, j'ai cru devoir protéger aussi bien que possible l'outillage et l'équipement qui lui avaient été destinés. J'ai eu l'avantage de faire transférer tout cela au Gouvernement pour une somme minime. Les édifices et tout l'équipement ainsi transférés se trouvent sur notre propre champ d'exercice, c'est-à-dire au camp Borden, reconnu comme un des meilleurs champs d'exercice de l'Amérique du Nord, et qui a servi à l'entraînement d'aviateurs américains.

Nous nous sommes aussi fait transférer, à titre gratuit, nombre d'aéroplanes, de cartes et d'autres articles que nous avons confiés aux soins d'un personnel très restreint. Il est quelques-uns des édifices que nous nous proposons de transformer en hôpitaux, afin de n'avoir pas à construire d'hôpitaux. A Long Beach, sur le lac Ontario, où se trouvent les champs de tir, la commission impériale des munitions a érigé un certain nombre d'édifices qui nous ont été cédés, mais d'autres propriétés qu'on avait érigées sur du terrain loué furent démantibulées. Toute la propriété que j'ai mentionnée est intacte et nous pourrons facilement continuer d'exercer et de former une troupe d'aviateurs à l'avenir.

A l'occasion de mon budget, l'autre soir, j'ai discuté la réorganisation de la milice. Si nous devons réorganiser la milice en vue de la défense ou d'autres fins, une troupe d'aviateurs devra en faire partie. Cependant, c'est là un des sujets dont nous avons décidé que la commission s'occuperait. J'espère vraiment que les braves qui ont sillonné l'air avec tant d'honneur pour le Canada seront les premiers à être priés de faire partie de la commission de l'air. Plusieurs de ceux qui nous reviennent maintenant nous font remarquer que l'Angleterre s'applique à tirer de cet industrie un avantage au point de vue du commerce. La France et l'Angleterre nous ont fourni beaucoup de renseignements au sujet du service d'avia-

tion, et j'espère que ceux des nôtres qui se sont distingués dans l'aviation au point de vue militaire pourront également s'y distinguer au point de vue commercial.

L'hon. M. LEMIEUX: Y avait-il des Canadiens d'associés à l'Américain qui a acheté tout le matériel d'aviation à Toronto?

Major général MEWBURN: Je l'ignore. Le colonel Bishop m'a dit qu'il espérait être intéressé dans quelques-unes des machines anglaises dont on lui avait offert l'agence, et que, sans avoir encore décidé ce qu'il allait dire, il espérait pouvoir tenter, dans notre pays, une entreprise commerciale, peut-être au sujet du service postal. Cette commission de l'air n'est qu'une commission temporaire instituée pour l'étude de la question, et le ministère des Affaires navales n'y est représenté que pour se tenir en contact avec elle, en vue de progrès futurs.

L'hon. M. LEMIEUX: Je ne saurais être du même avis que Shakespeare demandant: Qu'y a-t-il dans un nom?

Je suggère au ministre de nommer le colonel Bishop membre de la première commission de l'air au Canada.

M. MIDDLEBRO: Je tiens à appuyer fortement la proposition de l'honorable député. Le colonel Bishop est né dans la ville que j'habite et il est le fils de mon ancien associé dans la pratique du droit. Je le connais depuis sa naissance et il est aujourd'hui le premier as vivant du monde, ayant abattu soixante-douze avions. C'est un jeune homme dont n'importe quel pays pourrait être fier, indépendamment de son habileté et de sa carrière comme aéronaute. Je suggère respectueusement que tout ce que le ministre pourrait faire pour retenir ses services à titre de membre de la commission de l'air, serait au nombre de ses meilleures démarches. Je crois savoir que le colonel Bishop a servi quelque temps comme membre de la commission administrative de la navigation aérienne à Londres, en Angleterre, et qu'il aurait d'admirables aptitudes pour ce poste, bien que je ne sache pas s'il l'accepterait à l'heure qu'il est.

Major général MEWBURN: Je ne crois pas que la rémunération que le ministre de la Milice pourrait offrir au colonel Bishop le porterait à accepter ce poste. J'ai eu plusieurs entretiens avec lui, mais il retire actuellement près de $30,000 par mois en vertu d'un contrat signé aux Etats-Unis.

[Major général Mewburn.]

L'hon. M. LEMIEUX: Je le regrette, car je voudrais voir un évêque (bishop) fréquenter le présent ministère.

M. COPP: Aux termes de l'alinéa "b" de l'article 3, cette commission peut parcourir le pays pour étudier la question sans entrave ni obstacle de la part de qui que ce soit. Si elle le juge à propos, elle peut même se rendre dans d'autres pays. A la faveur de l'alinéa "c", elle peut construire et maintenir tous les aérodromes et postes d'aéronautique, y compris toutes les installations, machines, et tous les bâtiments nécessaires à leur équipement et entretien efficaces. Dans ces deux alinéas, l'approbation du Gouverneur en conseil n'est pas nécessaire en apparence, et j'aimerais savoir si le ministère se propose de conférer de si vastes pouvoirs à cette commission.

L'hon. M. MACLEAN: L'alinéa "b" de l'article a seulement pour objet d'ordonner à la commission de prendre connaissance et de faire une étude du développement de l'aéronautique dans tous les pays du monde. Il ne signifie pas qu'elle engagera ces corps pour faire des recherches sur ce sujet. On conçoit qu'un jour il pourra être opportun qu'un membre de la commission visite quelques pays, afin de se mettre au courant des progrès accomplis; cependant, je ne m'attends pas que les commissaires voyagent beaucoup avant longtemps. Toutefois, il est sage d'ordonner à la commission d'étudier le développement de l'aéronautique dans tous les pays de la terre.

L'article 7, déclare que les fonds que l'on se proposera de dépenser sous le régime de la présente loi, devrait être votés par le Parlement, afin que celui-ci ait la haute main.

L'alinéa "c" a pour objet de confier à la commission de pleins pouvoirs relativement à l'établissement et à l'exploitation des services aériens de l'Etat. Si le ministère des Postes décidait d'établir un service entre Halifax et Terre-Neuve, entre Halifax et Charlottetown ou entre Halifax et Saint-Jean, la commission en aurait la direction. Elle dirigerait aussi les services établis par le ministère des Affaires navales ou le ministère de la Milice, et le présent article confie à un seul corps tout ce qui se rapporte à l'aéronautique. J'espère que cette démarche sera approuvée par mon honorable ami. Dans le moment, il me semble que c'est ce qu'il y a de mieux à faire. Les alinéas "d" et "e" sont de même nature que l'alinéa "c"; ils remettent simplement à la commission le contrôle et l'administration de tous les avions et de

tout l'équipement nécessaire à la direction des services de Sa Majesté. Le Gouvernement établira peut-être d'autres services, mais quoi qu'il arrive, ces services, une fois établis et tant que la loi subsistera, seront sous la haute main de la commission de l'air.

M. COPP: Je ne voudrais pas que le ministre pense que je m'oppose à l'adoption du présent projet de loi. Je n'ai pas d'autre but que celui de me renseigner. Le ministre a laissé entendre qu'il est possible que sous peu un service postal aérien soit établi entre l'île du Prince-Edouard et la terre ferme. En supposant qu'un particulier établirait un tel service, la commission aurait-elle le droit de désigner les lieux d'atterrissement sur l'île et sur la terre ferme et d'entreprendre de dépenser des fonds publics pour ce service?

L'hon. M. MACLEAN: Oui, si c'était un service de l'Etat. La commission de l'air aurait aussi à certains égards la direction d'un service privé. Ainsi, elle pourrait à bon droit tracer la route à suivre, et elle aurait certainement le droit d'accorder des permis aux avions et de désigner les lieux d'atterrissement.

Le Gouvernement, il va sans dire, ne fera aucun déboursé pour procurer des terrains d'atterrissage aux compagnies privées; celles-ci feront elles-mêmes ces frais-là. Déjà la formation est projetée de compagnies privées qui viendront sous peu prier le Gouvernement de subventionner un service postal aérien entre divers endroits du Canada. L'établissement d'une loi comme celle-ci était devenu nécessaire pour mettre les compagnies privées en mesure de venir solliciter l'aide du Gouvernement pour l'accomplissement de services d'intérêt général ou pour l'exploitation de l'aéronautique au point de vue commercial.

M. COPP: Comme le ministre, je considère qu'il y a lieu d'établir une loi semblable dès la présente session. Bien que l'aéronautique n'en soit encore qu'à la période d'expérimentation, il conviendra d'en favoriser le développement le jour où l'on verra qu'elle peut être utile au commerce. Je conseille, toutefois, d'y aller prudemment, surtout en ce qui concerne la dépense. Si l'on devait délier les cordons de la bourse sans l'autorisation du Gouverneur en conseil la dépense atteindrait un chiffre beaucoup plus élevé que le Gouvernement ou le comité ne le prévoient à cette heure.

L'hon. M. MACLEAN: Le Gouverneur en conseil exercera la plus étroite surveillance sur la dépense, puisqu'il est dit à l'article 7:

Toutes les rémunérations mentionnées aux présentes et toutes les dépenses faites sous le régime des dispositions de la présente loi doivent être prélevées sur les crédits qui peuvent être votés à ces fins par le Parlement.

Nulle dépense ne peut donc être faite sans l'autorisation préalable du Parlement.

L'hon. M. LEMIEUX: Si cette prescription est sage dans le cas présent, pourquoi ne le serait-elle pas quand il s'agit des chemins de fer? De l'aveu de mon honorable ami, des compagnies s'occupent déjà de prier le Gouvernement d'établir un service postal aérien; il pousse même l'amabilité jusqu'à laisser entendre que le Gouvernement fera bon accueil à la demande de ces compagnies. Il a mentionné certains itinéraires dont l'établissement serait possible: Halifax-Sydney . . .

L'hon. M. MACLEAN: Et les îles de la Madeleine.

L'hon. M. LEMIEUX: Le ministre ne pouvait dire plus juste. Le groupe des îles de la Madeleine est le seul, en effet, qui soit inaccessible pendant plusieurs mois de l'année. Comme la navigation se clôt au commencement de janvier et ne reprend guère avant le 1er mai, il serait éminemment avantageux d'établir un service d'hiver—si cela devenait possible—entre Pictou, l'île du Prince-Edouard et les îles de la Madeleine, par exemple.

L'hon. M. MACLEAN: La commission, je n'en doute pas, s'occupera de cette question. Elle devra se livrer à une étude minutieuse des conditions atmosphériques, de l'effet des altitudes, etc., avant qu'on puisse prendre une décision définitive sur tout ce qui n'est encore qu'à l'état de projet. Mais quand on songe à toutes les applications que l'on pourrait faire de l'aéronautique aux services publics du Canada, la pensée se porte immédiatement sur Terre-Neuve, l'île du Prince-Edouard, les îles de la Madeleine, puis, au delà du lac Supérieur, le territoire du Yukon, la baie James et autres points.

L'hon. M. LEMIEUX: Et la surveillance aérienne de nos forêts.

L'hon. M. MACLEAN: En effet.

L'hon. M. LEMIEUX: La commission de conservation tient beaucoup à l'établissement d'un tel service, et je constate avec plaisir que le gouvernement de Québec a fait l'acquisition de deux aéroplanes pour la surveillance des forêts de cette province.

Major général MEWBURN: Les avions peuvent aussi servir à la prise de vues pho-

tographiques pour les études topographiques.

L'hon. M. LEMIEUX: Certes. L'ennemi le plus redoutable est aujourd'hui l'incendie qui, à en juger par la statistique récente, cause des pertes phénoménales. Je vois dans l'établissement d'un service aérien un grand bienfait pour le pays, en ce qui concerne le commerce et l'industrie aussi bien que la défense nationale.

M. SINCLAIR (Guysborough): J'ai lu dans les journaux américains que le gouvernement des Etats-Uunis fait faire des essais pour la découverte des bancs de maquereaux au moyen d'aéroplanes. Ces appareils rendront peut-être de précieux services dans le domaine de la pêche.

L'hon. M. MACLEAN: Je l'ai lu, moi aussi, mais je ne crois pas que l'on ait encore rien tenté de ce côté-là. Je sais, cependant, un fait qui ne manque pas d'analogie avec ce projet. Il y a quelques mois de cela, les chasseurs de phoques de Terre-Neuve étaient à la recherche d'un aviateur—je ne sais s'ils en ont trouvé un —qu'ils voulaient charger de survoler les glaces flottantes afin de découvrir les endroits où se tenaient les phoques et des passages libres pour les navires de chasse et autres bâtiments. C'est là chose qui peut se faire aisément quand les conditions atmosphériques s'y prêtent.

M. SINCLAIR (Guysborough): Du haut des airs on voit à une plus grande profondeur dans l'eau, et l'on peut ainsi découvrir les bancs de maquereaux.

Aux termes du présent article, le ministère de la Milice et celui des Affaires navales se trouvent rattachés à la commission. De quel ministère celle-ci relèvera-t-elle?

L'hon. M. MACLEAN: Des deux.

M. SINCLAIR (Guysborough): Quel ministre sera responsable de l'administration de cette commission ?

Major général MEWBURN: Ce n'est pas décidé. Il y aura un représentant du département de la Milice dans la commission.

M. THOMPSON (Yukon): Le ministre peut-il nous dire s'il y a du nouveau dans la question de la surveillance des côtes par les hydroplanes qui sera sous la direction de cette commission? Il y a quelque temps, j'ai donné mon avis sur le développement de l'hinterland du Canada par le service des aéroplanes, et je suis enchanté que le ministre ait déposé ce projet de loi. De même que l'honorable député de Maisonneuve (M. Lemieux) et autres députés qui ont parlé sur ce sujet, je crois que le transport aérien est à la veille de remplir de grandes promesses.

En une autre occasion, j'ai fait observer à la Chambre qu'au nord même d'où nous sommes, il y a une étendue de terre inexplorée de 1,600 par 1,000 milles où les aéroplanes pourraient transporter des savants, des géologues, des naturalistes, des topographes, des photographes pour reconnaître ces régions et en dessiner des cartes. J'ai dit aussi que des géologues nous ont assuré que les terrains miniers de Cobalt et de Porcupine se prolongent vers le nord. Les aéroplanes ont devant eux un vaste champ d'action scientifique.

Mais je veux surtout appeler l'attention du comité sur un accident arrivé sur la côte occidentale l'automne dernier, lorsqu'un steamer a frappé les rochers du canal de Lynn et que trois cent quarante-trois personnes se sont noyées, sans qu'un seul passager ait pu être sauvé. Les aéroplanes pourraient rendre de grands services à la navigation sur les côtes par les mauvais temps. Je désirerais savoir si le Gouvernement se propose de faire quelque chose dans ce sens. surtout sur la côte du Pacifique et dans la Colombie-Anglaise ?

L'hon. M. MACLEAN: Le service dont parle mon honorable ami (M. Thompson) est dans le programme de la commission. Naturellement, il reste à l'expérience de décider l'étendue des services que pourront rendre les aéroplanes sur les côtes. Quoi qu'il en soit, je puis assurer à mon honorable collègue que c'est là un des projets qui seront étudiés par la commission.

M. MOWAT: Pour ce qui regarde l'article 3, qui avec l'article 4 est le plus important, le rédacteur de la loi a bien fait son travail, mais il est un point qu'il a omis: je veux parler de l'intervention des aviateurs avec les droits de propriété du public. Je proposerais au ministre de considérer cette question avant l'adoption du bill. Depuis des siècles, le propriétaire d'une terre y a droit du ciel aux enfers. Il se peut que nous soyons arrivés à une époque de l'histoire où une machine ait fait son apparition qui soit soudain lancée à travers cette propriété. Il est évident que lorsqu'un aviateur est très haut dans les airs, il ne peut nuire à une propriété, mais parfois sa machine, en rasant les maisons, fait beaucoup de bruit. Certains propriétaires pourraient se plaindre qu'ils ne

veulent pas être importunés de la sorte. Rien dans la loi ne dit qu'un aviateur aura le droit de survoler la propriété d'un individu pas plus que rien n'indique les conditions dans lesquelles ce droit sera exercé. Je ne partage pas le doute du ministre sur son pouvoir de légiférer en ce qui concerne le point soulevé par mon honorable ami de Kamouraska (M. Lapointe).

L'hon. M. MACLEAN: Pour le service provincial seulement.

M. MOWAT: D'accord. Les droits de propriété seront provinciaux. Vous avez le droit de légiférer à ce sujet parce que l'Acte de l'Amérique britannique du Nord dit que tout ce qui ne relève pas des provinces, est du domaine fédéral. Vous avez de plus le service des postes, les affaires navales, le service militaire et le dernier, mais non le moindre, celui qu'a proposé mon honorable ami du Yukon (M. Thompson), le service géologique qui dépendrait du département de l'Intérieur.

Les aéroplanes pourraient être employés par plusieurs départements et les services rendus par eux, étant du ressort des affaires fédérales, tomberaient nécessairement sous la juridiction des autorités du Dominion. Comment un aviateur pourrait-il déterminer exactement la location des frontières provinciales ?

Lorsqu'il commence son voyage il lui faut une loi, un règlement qui lui permette de le terminer, peu importe quelle province du Canada il franchit. Personne, je crois, ne soutiendra que ceci relève exclusivement de la juridiction des provinces. Si pareille prétention s'élève, le Gouvernement du Dominion doit combattre de toutes ses forces pour le maintien des droits du pouvoir fédéral. Je trouve le bill satisfaisant comme loi générale. Il n'est guère possible de prévoir toutes les choses qui relèveront de la mise en rigueur de cette mesure; cependant ses dispositions sont couchées en termes d'un caractère général, et si le ministre veut étudier l'addition d'un article, donnant le droit de franchir la propriété, soit avec, soit sans compensation,—cela m'est indifférent —il nous donnera un projet de loi qui saura suffire aux exigences du moment, jusqu'au jour où nous serons plus renseignés à ce sujet. A mon avis, ce bill devrait être adopté à la présente session, même si ses dispositions ne prévoient pas tous les cas possibles; ainsi nous ferons voir à l'univers que le Canada, selon sa coutume, tient le premier rang en ce qui regarde les améliorations et progrès de la science.

L'hon. M. MACLEAN: En terminant, l'honorable député (M. Mowat) a parlé de la nécessité d'adopter cette loi dans le cours de la présente session; je voudrais insister un peu plus là-dessus et vous avouer mon très grand désir que ce bill devienne loi sans retard; il est même probable que je soumettrai ce projet à l'approbation du Gouverneur bien avant la clôture des Chambres. Je ne suis pas enclin à modifier le bill de manière à abroger l'une quelconque des doctrines de droit commun touchant les droits de la propriété dans l'air. Les développements récents nous démontrent que cet aspect de la question doit être réservé à la décision des tribunaux, mais je doute fort que, dans les circonstances, la validité de cette doctrine puisse être maintenue. Je voudrais signaler à l'attention de l'honorable député l'alinéa (i) de l'article 4, qui se lit comme suit:

(i) l'institution et la mise en vigueur de toutes lois et règles et de tous règlements qui peuvent être jugés nécessaires pour la sûreté et la convenance de la navigation aérienne au Canada ou dans les limites des eaux territoriales du Canada;

Le paragraphe 3, plus bas, se lit comme suit:

Tous règlements établis en vertu des dispositions de la présente loi doivent être publiés dans la "Gazette du Canada", et dès l'instant où ils sont ainsi publiés, doivent avoir la même force légale que s'ils faisaient partie de la présente loi.

L'important dans la navigation aérienne c'est la protection de la vie et de la propriété et je suis convaincu que la Commission adoptera un règlement stipulant qu'aucun aéroplane ne doit s'approcher de la terre ni s'approcher d'un édifice à moins d'un certain nombre de pieds. Plus d'une fois on m'a raconté l'histoire, que je crois vraie, de cet aéroplane à Vancouver qui a pénétré dans une chambre à coucher où un médecin soignait son malade; l'avion et le pilote sont atterris tous deux dans la chambre à coucher. Nous chercherons à éviter la répétition de pareils accidents au moyen d'un règlement prescrivant que le vol d'un aéroplane doit maintenir une certaine hauteur afin de protéger, dans la mesure du possible, la propriété et la vie. J'ai soumis ce projet de loi au ministère de la Justice avant de le présenter à la Chambre et l'on m'a assuré que la présente mesure est en tous points constitutionnelle et ne saurait être plus appropriée aux besoins de l'heure actuelle.

M. CRONYN: Je prends la parole pour appuyer la déclaration de l'honorable député de Maisonneuve (M. Lemieux) à l'effet que le Gouvernement se trouve en face d'une excellente occasion pour prendre la navigation aérienne sous le régime de l'E-

tat; je soulève cette question sur les termes du paragraphe "II" de l'article en discussion. J'insiste auprès du ministre sur la nécessité, lorsque le Gouvernement préparera les règlements jugés indispensables à la direction et au service de l'aéronautique au Canada, de rendre ces règlements si sévères pour le moment que la direction de l'aéronautique soit assurée au Gouvernement. Une des choses dont il faut tenir compte lorsqu'on délibère l'opportunité d'établir le régime de la nationalisation, c'est la question de décider si l'entreprise en jeu est devenue, ou peut devenir, un monopole naturel; il nous est impossible de prévoir, le cas de la compagnie de téléphone Bell nous l'a bien démontré, jusqu'à quel point l'aéronautique peut être monopolisée, mais la situation n'est pas sans danger. Il y a déjà quelques mois, me trouvant à New-York, j'ai entendu par hasard une discussion sur la formation d'un syndicat de richards qui voulaient acquérir les stations d'atterrissage dans la banlieue des grandes villes américaines et s'assurer, de cette façon, la direction exclusive du service aéronautique ou de l'avitation entre ces endroits. Il va de soi que si un aéroplane ne peut pas s'approcher du centre d'une ville pour y atterrir, sa vitesse ne lui donne pas grand avantage, puisque le temps consacré au trajet entre l'endroit d'atterrissage et le centre de la ville s'ajoute à la durée du vol entre les villes, et alors l'aéroplane fait concurrence à la voie ferrée. Peut-être le ministre me permettra-t-il de lui signaler, aussi, le fait que M. Rudyard Kipling a formulé, il y a nombre d'années, un code d'aviation. A la suite de son conte merveilleux qui portait, je crois, le titre de "The Night Mail" il a ajouté une série de règlements. Je ne les ai pas lus depuis bien des années, mais dans ces règlements M. Kipling traite précisément cetraines des questions que nous avons discutées cet après-midi.

M. McKENZIE: Alors que nous traitons d'une phase aussi pratique que celle-ci dans l'évolution de l'aéronautique, il est de toute justice, je pense, que je propose au ministre de se ménager, en nommant les membres de ce bureau ou en faisant des lois sur le sujet, la sympathie et l'appui du précurseur de l'aéronautique en ce pays; j'ai parlé du docteur Bell, qui habite Baddeck, Nouvelle-Ecosse, et quelquefois Washington. J'ai eu, en septembre 1896, le plaisir d'assister, dans l'atelier d'expériences du docteur Bell, à Baddeck, à ce que l'on considérait comme un grand exploit en aéronautique: faire s'élever automatiquement un certain appareil, dans le laboratoire, à trois ou quatre pouces du sol. Il est agréable de constater le progrès atteint aujourd'hui en aéronautique. Le docteur Bell est un Canadien, né à Brantford, dans la grande province d'Ontario. Il est bien connu. Il passe presque toute sa vie dans sa magnifique maison, aux environs de Baddeck, dans le comté que j'ai l'honneur de représenter. Ce serait toute justice de la part du Gouvernement que de reconnaître ses grands services, l'esprit de recherche dont il a fait preuve et les progrès qu'il a fait faire à cette science.

Le premier avion canadien fut construit à ses usines, à Baddeck; il a été considérablement utilisé. Il était conduit par un jeune homme de Baddeck, le jeune McCurdy, qui devint ensuite un aviateur célèbre et qui fut préposé à quelques-unes des usines de Toronto ou du camp Borden, au début de la guerre. Je ne sais où il est maintenant.

Major général MEWBURN: A Long Branch.

M. McKENZIE: Ce jeune homme conduisit le premier appareil aérien construit en Canada, sinon en Amérique, sous la direction du docteur Bell. Il était aidé par un autre jeune Canadien, célèbre aussi, du moins par ses ancêtres, le jeune Baldwin, petit-fils de l'illustre homme d'Etat canadien du même nom. M. Baldwin est à la tête des usines du docteur Bell, à Baddeck, où se construisent non seulement des aéroplanes, mais aussi des appareils de transport du type le plus avancé. Je déclare donc au ministre que ce serait faire au docteur Bell un éloge bien mérité et lui témoigner la gratitude de la population et du Gouvernement canadiens, que de ménager sa sympathie et utiliser autant que possible ses grandes connaissances, dans cette entreprise où les autorités fédérales doivent bientôt se lancer.

Quant aux lieux d'atterrissage, si l'on désire profiter de ce qui est peut-être le meilleur site du monde, qu'on me permette de signaler au ministre que sa propre ville natale de Sydney-Nord fut l'endroit choisi par les gouvernements américain et canadien, durant la guerre, comme le plus approprié à l'inauguration d'un service aérien. Sydney-Nord fut alors choisi comme le meilleur endroit du littoral est.

On a dépensé un montant considérable pour la station qui s'y trouve. On a érigé de vastes édifices, qui appartiennent maintenant au Gouvernement. On a acheté de grandes superficies pour servir aux expériences. Je ferais observer au minis-

tre que le bureau créé par ce projet de loi est celui qui doit se charger de cette propriété et voir à ce qu'on ne la mette pas de côté sans motif. On dit que quelques-uns de ces terrains doivent retourner à leurs anciens propriétaires. Si tel devenait le cas, le Gouvernement pourrait bien ne plus être en mesure de les acheter à aussi bas prix. Ces usines furent construites à l'endroit le plus rapproché de Terre-Neuve. Et au moins quarante ou cinquante aéroplanes y furent montés et mis en service l'été dernier.

Nous étions tellement habitués aux aéroplanes, l'an dernier, à Sydney-Nord, que nous n'étions pas plus étonnés de voir un aéroplane dans l'espace qu'un automobile dans la rue. Je soumets ces matières au ministre afin qu'il n'oublie pas de faire emploi des connaissances et de l'expérience de ces grands hommes qui sont, en tout et partout, des Canadiens, ainsi que des progrès déjà accomplis par les aéroplanes et les hydroplanes pour les fins du commerce.

L'hon. M. MACLEAN: La propriété de Sydney tombera sans doute, en vertu du projet de loi, sous le contrôle du bureau; le Gouvernement n'a aucunement l'intention, à ma connaissance, de s'en départir. Je conviens entièrement avec mon honorable ami (M. McKenzie) que c'est un emplacement très désirable, surtout pour ce qui touche aux services transatlantiques. De plus, je lui suis reconnaissant d'avoir attiré l'attention du Gouvernement sur les recherches du professeur Graham Bell. Les services de grande valeur qu'il a rendus à l'aéronautique doivent être reconnus comme ils le méritent. Je serai heureux de soumettre à mes collègues la proposition de mon honorable ami.

M. SUTHERLAND: L'article actuellement en discussion offre un champ vaste à l'imagination des députés pour la définition des attributions de la commission de l'aéronautique. Quand nous constatons les immenses progrès qui ont été faits dans la science de l'aéronautique depuis les cinq dernières années et les possibilités de l'avenir, nous avons raison de penser que ce service deviendra très important. Je n'ai pas lieu de craindre que l'on ne puisse pas trouver suffisamment de lieux d'atterrissage. S'il y a une chose que nous avons en abondance, c'est bien la place pour atterrir.

La question soulevée par l'honorable député de Kamouraska (M. Lapointe) et d'autres députés, est, je suppose, purement constitutionnelle, mais pour le commun des mortels il semble inconcevable qu'une province quelconque puisse revendiquer le monopole de l'air. C'est un cas où le provincialisme ne devrait pas intervenir, et où le Gouvernement fédéral devrait avoir juridiction. Il me semble que le Gouvernement a fait preuve de bon jugement en soumettant sans plus tarder cette mesure au Parlement. Il n'y a pas de doute que la commission de l'aéronautique se tiendra au courant du changement de conditions et en rendra compte de temps en temps au Gouvernement. On devrait donner à cet article le sens le plus large possible, de façon à ce que la commission ait le contrôle absolu du service de navigation aérienne. Quant à l'emploi de certains aéroplanes, qui étaient en service durant la guerre, ces machines peuvent être excellentes pour l'instruction des pilotes, mais il faudra des machines d'un modèle tout à fait différent pour les fins commerciales.

Je ne partage pas tout à fait l'avis de ceux qui prétendent que le Gouvernement devrait exercer un contrôle très rigide sur le service. Je crois que si nous voulons le développer comme on en a l'intention, on devrait faire une part à l'ingéniosité et à l'initiative privée.

Nos jeunes aviateurs canadiens se sont taillé une réputation enviable au front, et le Gouvernement manquerait certainement à son devoir s'il ne gardait pas dans notre service de l'aéronautique le plus grand nombre possible de ces magnifiques soldats qui se sont si glorieusement distingués outremer. Quand nous considérons l'immensité des ressources qui ne sont pas encore développées dans notre pays et ce que l'on peut accomplir avec un service de navigation aérienne, je crois qu'il est très important, au lieu de restreindre les pouvoirs de cette commission, de les étendre au contraire autant que possible. Tout le nord du Canada est, pour ainsi dire, inexploré, et nous n'avons encore aucune idée de la valeur des ressources que contient ce vaste territoire. Ce service aérien peut être d'une grande utilité pour l'exploration comme pour la prévention des feux de forêts.

M. TOLMIE: Le Gouvernement mérite des félicitations pour avoir pris l'initiative d'une mesure aussi progressive que celle-ci, ainsi que pour avoir reconnu le magnifique travail accompli par nos aviateurs au front. Dans une région comme la Colombie-Anglaise ce service peut être organisé avec grand avantage, relativement à la prévention des feux de forêts et aussi pour les travaux d'exploration. Mais j'espère qu'une des premières démarches de cette commission sera de s'enquérir de la possibilité d'employer le service pour le sauvetage des

naufragés. Nous avons eu de malheureux naufrages sur la côte du Pacifique, quelques-uns à une très faible distance de la terre; je citerai, par exemple, le cas du "Princess Sophia", dont le naufrage est récent, et celui du "Valencia", sur la côte de l'île de Vancouver, il y a quelques années. Ce dernier navire se trouvait à quelques verges du rivage, mais en raison du peu de profondeur de l'eau et parce que les falaises étaient à pic, il a été absolument impossible de sauver les passagers qui sont tombés l'un après l'autre des agrès. Quelques-uns seulement purent être sauvés. Dans un cas comme celui-là un aéroplane aurait pu rendre de grands services, en portant un câble au navire en détresse, câble au moyen duquel on pouvait amener les naufragés sains et saufs au rivage. J'espère que ce sera une des premières choses dont s'occupera la commission de l'aéronautique.

(L'article est adopté.)

Sur l'articlue 4 (pouvoir de la commission de l'aéronautique de faire des règlements avec l'approbation du Gouverneur en conseil).

M. McKENZIE: En décrétant les peines à infliger aux personnes qui violent les règlements, le ministre a-t-il tenu compte de la question de juridiction? Où jugera-t-on le contrevenant et où imposera-t-on la peine?

L'hon. M. MACLEAN: Je suppose que l'on comparerait un cas de ce genre à celui d'une personne contrevenant aux règlements d'un navire à bord duquel elle est engagée: un mandat du tribunal lui est d'abord signifié.

L'hon. M. LEMIEUX: Et au sujet des règlements de douanes?

L'hon. M. MACLEAN: L'article 5 dit que la commission aura le droit de surveiller les endroits au Canada où une machine, venant de l'étranger, pourra atterrir.

(L'article est adopté.)

Sur l'article 5 (officiers et aviateurs).

L'hon. M. MACLEAN: Cet article a pour but d'établir le contrôle et la discipline de ceux qui sont employés dans ce service de l'Etat.

Ainsi, s'il s'agissait d'un service aérien se rattachant à la défense nationale, la commission de l'air ferait l'acquisition de ces pouvoirs qui peuvent s'assimiler à ceux dont jouissent le département des Affaires navales et celui de la Milice. Si le service se rattachait à la surveillance des territoires non organisés du Canada, il serait probablement nécessaire de loger et de vêtir notre personnel. Les pouvoirs sont d'ordre général, mais importants et nécessaires.

(L'article est adopté.)

Sur l'article 7 (paiement des dépenses exécutées, etc., prévues par la loi).

L'hon. M. BELAND: Le Gouvernement vise-t-il à réserver un certain nombre d'aéroplanes à l'usage exclusif des membres du cabinet? Il en résulterait une grande économie de temps—et le temps est précieux en ce moment, puisque pour en gagner, nous modifions le cours ordinaire du soleil. Si l'on réservait quelques aéroplanes aux ministres, cela leur permettrait, en survolant le pays, de voir beaucoup de parties du territoire qu'ils gouvernent. En outre, cela parerait au terrible inconvénient dont mon honorable ami (M. McCoig) a été la victime l'autre jour, par suite de l'impuissance où il a été d'obtenir un wagon-lit, parce que tous les wagons particuliers étaient attachés au convoi d'Ottawa.

Major général MEWBURN: Voudriez-vous donc que les ministres fussent encore plus en l'air qu'ils ne le sont?

(L'article est adopté.)

Rapport est fait sur le projet de loi.

DISCUSSION DU PROJET DE LOI RELATIF AU BETAIL ET AUX PRODUITS DU BETAIL.

Le projet de loi (bill n° 75), déposé par l'honorable M. Crerar (ministre de l'Agriculture), tendant à modifier la loi de 1917 sur le bétail et aux produits du bétail, est lu pour la 2e fois et la Chambre se forme en comité général pour la discussion des articles.

Sur l'article 1er (droits de vente et d'achat sauvegardés).

M. ROBB: Cet article apporte quelques légères modifications à la loi adoptée en 1917. J'observe qu'elle confère au cultivateur le droit "d'acheter ses bestiaux à tout parc à bestiaux".

Pourquoi le mot "ses" figure-t-il ici?

L'hon. M. CRERAR (ministre de l'Agriculture): Le texte primitif de l'article portait:

Rien dans la prsente loi non plus que dans un règlement quelconque établis sous son autorité ne doit enlever ou limiter, de quelque manière que ce soit, le droit de tout cultivateur ou conducteur de bestiaux de vendre ses bestiaux dans un parc à bestiaux quelconque.

La principale modification apportée à l'article porte que tout cultivateur peut

acheter et vendre dans tout parc à bestiaux. Mon honorable ami fait observer que l'expression "ou autre personne" figure ici et il désire savoir ce que cela veut dire. Cette expression donne plus d'ampleur à l'objet de l'amendement.

M. ROBB: Ce n'est pas là ce que visait mon observation, mais la dernière ligne :

Ou autre personne d'acheter ses bestiaux à tout parc à bestiaux.

Que fait le mot "ses" ici ?

Pourquoi un cultivateur voudrait-il acheter ses propres bestiaux ?

L'hon. M. CRERAR: Il y a sans doute erreur dans le texte imprimé du bill. Le mot "ses" ne figure pas dans le texte de l'amendement que j'ai dans mes notes ici. Je propose donc la radiation du mot "ses."

M. MORPHY: Pourquoi ne pas effacer le mot "ses" là où il se présente plus haut? Un cultivateur désirerait peut-être vendre les bestiaux de son voisin, tout comme les siens.

L'hon. M. CRERAR: Oui. Je propose la radiation du mot "ses" dans le 11e ligne, ainsi que dans la 13e ligne du paragraphe 2 de l'article.

(L'amendement est adopté.)

M. McKENZIE: Si l'on attribue au terme "autres personnes" dans cet article, le sens ordinaire que les avocats appliquent en pareille matière, il n'aura pas l'effet prévu par le ministre; il ne donnera pas plus d'ampleur à l'article. Ce terme veut dire tout simplement "autres personnes" des classes déjà mentionnées. Que le ministre ne se fasse pas illusion, et s'il veut que tout le monde puisse y aller, il faudrait le dire clairement.

L'hon. M. CRERAR: "Toute personne des classes mentionnées", voilà précisément le sens véritable.

(L'article est adopté.)

Sur l'article 2 (mode d'inspection prescrit par règlement, de même que dimensions de paquets de laine).

L'hon. M. CRERAR: Pour mieux élucider le sens, relisons le texte de la loi actuelle :

La manière dont le bétail sur pied, la viande, la volaille, les œufs et la laine doivent être classés et marqués au fer chaud ou marqués, et quelle sera la dimension des colis contenant de la viande, des œufs et de la volaille, l'espèce d'emballage dont on peut se servir et comment ces colis doivent être marqués au fer chaud, marqués ou étiquetés.

L'amendement stipule que l'on pourra faire des règlements sur la manière dont ces produits seront inspectés, et il ajoute la laine aux autres articles mentionnés qui seront sujets à la réglementation relative à la forme des paquets. Cette demande provient d'environ 90 p. 100 des producteurs de laine au Canada qui désirent voir leur produit "standardisé" et soumis aux mêmes règlements que les autres articles.

(L'article est adopté.)

Sur l'article 3 (prescription pour expédition).

M. ROBB: Le ministre devrait expliquer où se fera l'inspection. Les éleveurs doivent-ils faire inspecter leur bétail avant de l'expédier? On accorde des pouvoirs très étendus aux inspecteurs pour les règlements qu'ils peuvent prescrire, et je voudrais savoir quelle est la politique du ministre.

L'hon. M. CRERAR: Cette disposition ne doit pas être appliquée comme le suggère l'honorable député. Elle a plutôt pour but de donner aux compagnies de navigation le pouvoir de refuser les expéditions si elles pensent que la loi n'a pas été observée en ce qui touche l'inspection et la classification. Une disposition semblable existe dans la loi des viandes et des aliments en conserve. On n'exige pas qu'un éleveur fasse classifier son bétail avant de l'expédier de sa ferme. La loi ne s'applique absolument pas au bétail vivant, mais plutôt aux produits du bétail, telles que les peaux, la laine et autres denrées.

M. McKENZIE: A propos des cours à bestiaux, le ministre pourrait-il nous donner quelques renseignements au sujet du projet de construire un entrepôt frigorifique de quelque importance à Montréal, sous la direction et l'inspection de son département, et le Gouvernement a-t-il l'intention de construire des entrepôts frigorifiques dans d'autres parties du Canada? Il n'y a pas d'entrepôt frigorifique pour les viandes réfrigérées dans les Provinces maritimes, et il se fait une forte pression pour obtenir que le département accorde à ces provinces les mêmes privilèges que l'on donne à Montréal, sous forme d'entrepôts frigorifiques.

L'hon. M. CRERAR: L'entrepôt frigorifique que l'on construira à Montréal sera placé sous la surveillance des commissaires du port de cette ville. Le projet consiste à construire sur le bord de l'eau un entrepôt frigorifique qui procurera des facilités pour le transbordement de produits de nature périssable. Actuellement, les entrepôts frigorifiques de Montréal se trouvent

à quelque distance du fleuve, et il est arrivé fréquemment que des produits se sont détériorés au cours du transbordement des vivres des entrepôts jusqu'aux navires. J'ai connaissance que l'an dernier, par exemple, pour l'expédition de bœuf congelé, on a dû renvoyer de Montréal à Toronto des wagons de bœuf pour le faire congeler de nouveau et le mettre dans un état convenable pour le charger à bord des navires et l'expédier en Europe, dans la partie réservée aux chambres froides.

Depuis quelques années, le développement des entrepôts frigorifiques et des chambres froides pour l'expédition des produits de nature périssable, a pris une extension remarquable. J'ai insisté auprès du Gouvernement sur la nécessité d'installer des usines frigorifiques dans le port de Montréal, pour nous permettre d'avoir toutes les facilités afin de développer un commerce de ces produits avec les pays d'outre-mer. Par exemple, je sais que l'Angleterre importe annuellement deux cent millions de douzaines d'œufs, et sur cette énorme quantité, le Canada fournit, je crois, deux ou trois millions de douzaines. Si nous voulons profiter de ce marché, nous devons installer les outillages convenables pour l'atteindre, et dans ce but, il nous faut des entrepôts de congélation au port d'expédition pour que les wagons d'œufs, de bœuf, de beurre ou de fromage qui arrivent suivant les cas au port de Montréal et qui doivent attendre un navire une semaine, dix jours ou peut-être deux semaines, puissent avoir des installations frigorifiques utilisables, de façon à être transbordés sur le navire, à son arrivée. Je ne suis pas à même d'exposer la politique du Gouvernement, mais je puis exprimer mon opinion personnelle et dire que le Gouvernement doit encourager cette aide au commerce de ces produits. C'est seulement mon avis personnel. J'estime que d'autres ports, comme Halifax, devraient avoir également ces facilités, dès que ce sera possible et que l'occasion s'en présentera.

M. LOGGIE: L'entrepôt frigorifique sera-t-il muni de voies ferrées pour que les wagons puissent pénétrer dans l'édifice ou se ranger sur les côtés, afin d'empêcher les pertes dans le déchargement? Dans quelle partie de la ville construira-t-on cet entrepôt frigorifique? J'apprends qu'on projette la construction d'une usine frigorifique à quelque distance d'une usine du Mile-End, sur la voie du Pacifique-Canadien. On a l'intention d'y décharger les produits frigorifiques de l'Ouest, et quand ils seront prêts à être expédiés outre-mer, on les rechargera dans des wagons qui seront dirigés aux docks et les produits seront transbordés sur les navires. J'estime qu'il est important que les entrepôts frigorifiques aient des voies de chemin de fer pour permettre aux wagons de pénétrer dans l'intérieur ou de se garer sur les côtés de l'édifice. Cette disposition faciliterait grandement le chargement à bord du navire.

M. McKENZIE: Le Gouvernement s'arroge toutes les vertus relativement à la nationalisation de tous les grands services d'utilité publique. Je soumets donc humblement que voilà un domaine auquel l'honorable ministre pourrait étendre sa juridiction et son utilité en énonçant un programme tendant à nationaliser tous les entrepôts frigorifiques du Canada.

Si vous voulez bien m'accorder un peu de latitude, monsieur le président, je signalerai au ministre pourquoi les citoyens ordinaires regardent comme un grand fléau l'exploitation des entrepôts frigorifiques par l'initiative privée. On prétend qu'à l'heure qu'il est, cinq ou six millions de livres de beurre sont détenues dans les entrepôts frigorifiques, en attendant que les prix montent encore plus qu'en ce moment. Si le Gouvernement exploitait lui-même ces entrepôts, les aliments, tels que le beurre et autres mis en entrepôts, seraient sous son autorité et ils seraient vendus à un profit raisonnable. Nous ne serions donc pas témoins de spectacle que nous voyons à l'heure qu'il est, car on m'assure que les accapareurs, après avoir acheté le beurre à 40 ou 45 cents la livre, ne sont pas encore satisfaits de le revendre à 75 ou 80 cents, mais attendent que les prix montent encore plus pour le mettre sur le marché.

Le Gouvernement ne devrait pas tolérer un pareil état de choses; on devrait empêcher que les accapareurs mettent en entrepôt des quantités énormes d'un aliment aussi utile que le beurre, afin de faire monter les prix de 45 à 80 cents la livre et plus. Dans certaines parties du Canada, le beurre se vend à une piastre la livre à l'heure actuelle.

J'ai lu quelque part que le docteur McFaul, le représentant du département du Travail, qui a fait une enquête à ce sujet, propose que le Gouvernement prenne des mesures immédiates afin de faire sortir des entrepôts frigorifiques les énormes quantités de beurre qu'ils récèlent. Je voudrais que le ministre de l'Agriculture (M. Crerar) étudie la question et adopte des mesures, afin de remédier à la situation.

Le Gouvernement devrait obliger les accapareurs à mettre ces énormes quantités de beurre sur le marché, afin que la population puisse s'approvisionner à des prix raisonnables.

L'hon. M. LEMIEUX: Je voudrais bien savoir pourquoi le beurre canadien se vend à meilleur marché à Londres qu'en Canada, en ce moment? Mon honorable ami rendrait assurément un service inappréciable au peuple canadien s'il pouvait faire diminuer le coût de l'existence en nous permettant au moins d'acheter notre beurre aux mêmes prix qu'à Londres. Nous prenons des précautions nécessaires pour préserver le Canada des atteintes du bolchévisme et il n'est que juste que nous adoptions toutes les mesures qui dépendent de nous, afin d'empêcher qu'une vague révolutionnaire ne déferle sur notre pays.

Je me permettrai, toutefois, de rappeler à la Chambre que les estomacs vides sont les causes premières de toutes les révolutions. La révolution française a eu ses débuts aux boulangeries et lorsque le gouvernement français. . . .

M. le PRESIDENT: A la question. Je dois rappeler l'honorable député à l'observance du règlement. J'espère que la Chambre n'abusera pas de l'indulgence du président.

M. ROBB: Si j'ai bien compris, cet entrepôt frigorifique, qui sera érigé sur le terrain de la commission du port de Montréal, sera, au dire du ministre, sous la direction des commissaires du port. Si le Gouvernement est décidé à accorder des subventions à la commission du port, il devrait édicter des règlements de nature à obliger les commissaires du port à entreposer ces produits à des prix raisonnables, au lieu de laisser subsister les conditions arbitraires actuelles concernant le trafic du grain? Le grain destiné au commerce local paie des prix plus élevés que celui qui est destiné à l'exportation. C'est une injustice à l'égard du peuple canadien, qui fournit les fonds, de l'obliger à payer des tarifs plus élevés que ceux qui frappent le grain destiné à l'exportation. Le ministre devrait voir à ce que les règlements édictent que l'on ne chargera pas de tarifs plus élevés sur les produits destinés au marché domestique que sur les marchandises qui doivent être expédiées à l'étranger.

L'hon. M. CRERAR: Je serai heureux de me souvenir des observations de l'honorable député de Huntingdon (M. Robb) lorsque nous serons appelés à préparer les règlements. Je désire toutefois que la Chambre se rende bien compte que, le but principal que nous visons en érigeant ce nouvel entrepôt frigorifique dans le port de Montréal, c'est de faciliter l'exportation des produits agricoles d'une nature périssable. Quant aux questions qu'a soulevées l'honorable chef de l'opposition, il va sans dire qu'elles sont très importantes, mais elles n'ont pas immédiatement trait à l'article en discussion. La principale cause des prix élevés du beurre à l'heure qu'il est, c'est la demande incessante pour ce produit et la rareté des approvisionnements.

La guerre a amené une diminution énorme chez les troupeaux de vaches laitières dans toute l'Europe. Le commissaire de l'industrie laitière du département de l'Agriculture a reçu dernièrement une demande du Danemark pour acheter du beurre canadien. C'est un fait notoire que par le passé, le Danemark était l'un des pays européens qui exportaient les plus grandes quantités de beurre. La demande est tellement grande et les approvisionnements si limités que la hausse des prix est le résultat inévitable d'une pareille situation. Quant à savoir jusqu'à quel point le Gouvernement serait en mesure de réglementer les prix que les cultivateurs canadiens obtiennent pour leurs produits laitiers, c'est une autre question. Je partage absolument l'opinion de l'honorable chef de l'opposition, à savoir que si les entrepôts frigorifiques et les spéculateurs s'entendent pour accaparer le beurre aux fins de récolter une moisson d'or, il devrait être possible d'édicter des règlements pour mettre un terme aux spéculations de ces gens-là.

Mais d'après tous les renseignements que j'ai pu obtenir, je crois vraiment que, dans l'ensemble, dans presque tous les cas, l'excessive cherté des vivres est due aux raisons que j'ai mentionnées. Depuis quelques semaines, le prix du beurre tend à baisser. Je crois que l'on peut se procurer aujourd'hui à Ottawa pour 50 cents la livre du beurre de premier choix, et le commissaire de la laiterie m'annonce qu'à Montréal le prix est tombé de 10 cents la livre au cours des deux dernières semaines.

M. SUTHERLAND: Je n'aime pas à laisser passer sans les contredire les remarques que fait le chef de la gauche sur l'exorbitante cherté du beurre. Les journaux de ce matin nous disent qu'à Montréal la cote des beurres de crèmerie étaient samedi de 51 cents. A ce prix-là, je ne connais aucun autre article d'alimentation dont la cote soit plus raisonnable, et quand vous parlez du beurre à $1 la livre. . . .

M. ROBB: Si l'honorable député voulait bien me permettre de l'interrompre, je lui dirais que son raisonnement ne pêche qu'en un point, c'est qu'il est impossible d'acheter du beurre à 51 cents la livre.

M. SUTHERLAND: Je parlais du prix auquel le producteur doit le vendre et, s'il est impossible de l'acheter à ce prix-là, j'en ignore absolument la raison. Il doit y avoir un intermédiaire entre le producteur et le consommateur, et il y a lieu de s'en plaindre si, comme l'assure le chef de la gauche, le beurre se vend aujourd'hui de 70 à 80 cents et même $1 la livre. Vous verrez cependant que, d'après le cours du marché, le prix du beurre n'est pas démesurément haut, si l'on tient compte du prix de revient et de tout ce qui porte sur la production de cet article.

M. McKENZIE: L'honorable député (M. Sutherland) me permettra peut-être de lui dire que j'ai le droit d'ajouter foi aux bulletins qui nous viennent du ministère du Travail. S'il veut bien prendre connaissance du dernier numéro de la "Gazette du Travail", il y verra que le prix du beurre à Sydney et à Halifax était de 75 cents la livre et de 80 cents à Saint-Jean. Il y a d'autres endroits où il est monté à $1. Mon honorable ami qui est toujours prompt à trouver le chef de l'opposition en faute, parfois peut-être justement, mais souvent à tort, est de nouveau, j'en suis sûr, dans l'erreur aujourd'hui. Je n'ai pas trouvé à redire au prix que le cultivateur reçoit pour son beurre; je ne lui reprocherais point 45 cents la livre; mais je maintiens que le Gouvernement auquel mon honorable ami donne son appui devrait s'arranger pour que le houilleur, le bûcheron ou quiconque ne produit pas de beurre soit protégé contre l'agent qui touche cette différence entre ce que reçoit le cultivateur et ce que paye le consommateur. Voilà ce que pense le chef de l'opposition et, si l'honorable député d'Oxford-Sud peut tirer de là quelque réconfort, grand bien lui fasse!

M. SUTHERLAND: Je regrette que le chef de la gauche me juge capable de vouloir, de parti pris, le prendre en faute. Je n'ai fait que citer les bulletins relatifs aux prix du beurre. Je suis de ceux à qui il semble qu'il n'appartient pas au Gouvernement de se mettre sans cesse à la place de ceux qui devraient eux-mêmes surveiller leurs affaires. Si le beurre se vend en gros 51 cents la livre, comme c'était le cas ces temps derniers, et s'il baisse encore, je n'appréhende point qu'il soit bien difficile de l'obtenir à un prix raisonnable, pourvu que le public use de l'ingéniosité qui lui est habituelle dans les affaires. J'imagine difficilement que l'Etat doive nourrir le peuple à la cuiller, sans que celui-ci tente le moindre effort pour effectuer lui-même les choses que l'on jugerait devoir être faites par lui. Ce n'est pas à dire que le Gouvernement ne puisse parfois intervenir. Si le beurre, par exemple, est retenu à l'entrepôt pour la spéculation,—ce dont je doute fort,—le devoir du Gouvernement me semble être, en ce cas, de voir à ne pas le tolérer.

M. ROSS: L'article 9 prévoit une inspection, et mon honorable ami (M. Robb) a demandé à savoir où elle aurait lieu. J'imagine qu'il avait dans l'idée de découvrir en quoi les producteurs subiraient des ennuis à cet égard. J'ai dans ma ville un des commerçants d'œufs les plus considérables. Il me dit que, dans le cas d'un envoi à la province de Québec ou hors, il faut que les œufs passent à l'inspection. Quand il fait partir pour Hull deux chargements de sa marchandise, il faut qu'elle passe sous les yeux d'un inspecteur, tandis que la chose n'est pas nécessitée lorsque l'envoi est pour Ottawa. L'expéditeur a beaucoup à souffrir du fait des restrictions imposées par les règlements et de la difficulté qu'il éprouve à trouver un inspecteur qui examine les œufs quand ils sont prêts à partir. Il en résulte une perte pour lui et pour l'acheteur.

Je voudrais savoir si l'on a bien raison d'imposer cette restriction à nos expéditeurs d'œufs, combien d'inspecteurs le ministre se propose d'avoir, et s'il en aura assez pour prévenir les retards.

L'hon. M. CRERAR: Si l'on adopte des règlements en pareils cas, il faut nommer assez d'inspecteurs pour les faire appliquer d'une manière satisfaisante. L'expédition des œufs se fait d'après des règlements qui sont déjà en vigueur. Je ne crois pas qu'il appartienne au Gouvernement fédéral de faire des règlements régissant l'expédition des œufs d'un endroit à un autre dans la même province; mais il peut en adopter pour régir les expéditions faites d'une province à une autre, et le règlement dont il s'agit maintenant comporte que toute quantité de plus de trente caisses comprenant trente douzaines chacune et destinée à l'exportation, doit être inspectée. Dans le cas où il s'agit d'expédier des œufs d'une province à une autre, l'inspection n'est exigée que si la quantité expédiée comprend plus

de cent caisses. Toutes ces mesures ont pour objet de prévenir la fraude et d'assurer le renom des articles dont nous faisons commerce. Si, par exemple, on envoyait à Londres ou à Liverpool des œufs, des peaux, de la laine ou d'autres articles qui ne seraient pas en bon état à leur arrivée, le renom des articles similaires de provenance canadienne en souffrirait évidemment. De fait, ce sont surtout les producteurs de ces articles qui nous demandent d'établir ces règlements.

M. ROSS: Je conçois que ces précautions sont nécessaires par rapport au commerce international, mais non par rapport au commerce interprovincial.

L'hon. M. CRERAR: Le consommateur canadien a tout autant droit que le consommateur anglais d'être protégé contre la fraude.

M. ROSS: Il n'est pas en aussi grand danger.

L'hon. M. CRERAR: Il est également exposé à être victime de commerçants sans scrupule.

M. ROSS: Mais les commerçants canadiens ne sont pas des gens sans scrupule.

L'hon. M. CRERAR: Je ne prétends pas qu'ils le sont, mais quelques-uns pourraient l'être, et nous voyons à protéger le public. Je dirai, à ce propos, que depuis quelques années l'industrie des œufs et de la volaille, dans l'île du Prince-Edouard a fait des progrès remarquables. Cela est dû, paraît-il, à la réputation que les producteurs ont trouvé moyen d'assurer à leurs produits. Or, la loi qu'il s'agit d'adopter a justement pour objet d'assurer une bonne réputation à nos produits dans le pays en général. Si les règlements nuisent à certains intéressés, c'est au Gouvernement de voir à les modifier de façon à les rendre satisfaisants.

M. ROSS: Je présume que le commerce de l'île du Prince-Edouard dont le ministre a parlé est celui que fait cette province avec des pays d'outre-mer?

L'hon. M. CRERAR: Et avec les autres provinces également.

(L'article est adopté.)

Sur l'article 4 (amende augmentée de $100 à $500.)

M. BOYCE: Quelle est la modification résultant de cet article?

L'hon. M. CRERAR: L'article actuel établit une amende maximum de 100 piastres. Nous portons cette amende à 500 piastres pour toute infraction à la loi ou à un règlement quelconque.

M. BOYCE: L'amende s'applique-t-elle pour infraction à toute partie du bill en discussion?

L'hon. M. CRERAR: Oui. Elle n'excédera pas la somme prévue, mais le juge pourra, à sa discrétion, en réduire le montant.

M. ROSS: Quelles amendes a-t-on imposées en vertu de cet article, et pourquoi augmentez-vous l'amende de 100 à 500 piastres?

L'hon. M. CRERAR: J'ignore combien nous avons perçu, à titre d'amendes, mais je m'en informerai et je le dirai à mon honorable ami. Si nous augmentons le quantum de l'amende, c'est dans le simple but de faire mieux comprendre aux commerçants qu'ils ne sauraient violer les règlements sans s'exposer à une peine sévère.

M. ROSS: Y a-t-il eu beaucoup d'infractions à cet article de la loi?

L'hon. M. CRERAR: Quelques-unes; mais, en somme, la loi a été assez bien observée. Je regrette de ne pouvoir apprendre à l'honorable député le nombre exact des infractions.

M. ROBB: A ce sujet, il y a quelques jours, lorsque le ministre intérimaire de la Justice faisait adopter par la Chambre un projet de loi et qu'on critiquait le montant excessif de l'amende, le ministre a déclaré que, généralement, les amendes sont imposées en corrélation avec une période d'emprisonnement. Dans le présent cas, le ministre de l'Agriculture porte l'amende de $100 à $500 sans étendre la période d'emprisonnement. Il est donc clair que les juristes de l'Etat ne sont pas d'accord dans tous les ministères pour établir le chiffre des amendes.

L'hon. M. CRERAR: Dans le cas que l'honorable député mentionne, l'objet était probablement de mieux équilibrer les deux peines, l'amende et l'emprisonnement.

M. ROBB: C'était tout le contraire. Il y avait une amende de $1,000 ou dix ans d'emprisonnement.

L'hon. M. CRERAR: A quoi l'honorable député fait-il allusion?

M. ROBB: Au projet de loi que nous avons délibéré ces jours derniers. Nous retombons maintenant à $500 ou à trois mois d'emprisonnement.

M. McGIBBON (Argenteuil): Je prie le ministre de mettre cet article à l'étude et d'adoucir un peu la punition.

L'hon. M. CRERAR: Ainsi que je l'ai dit, nous fixons à $500 le chiffre le plus élevé de l'amende dans le but de menacer d'un châtiment rigoureux celui qui enfreint à dessein la loi ou les règlements. Toutefois, je veux bien réduire l'amende à $400, si cela convient aux membres de la gauche.

M. McKENZIE: Quelle est la différence entre cette disposition et celle de l'ancienne loi?

L'hon. M. CRERAR: L'article est ainsi conçu:

Quiconque enfreint les dispositions de la présente loi ou de tout règlement est passible, sur conviction par voie sommaire, d'une amende n'excédant pas cent dollars ou de l'emprisonnement pour un terme d'au plus trois mois, ou à la fois de l'amende et de l'emprisonnement.

Dans la loi actuelle, l'amende est de $100 et l'emprisonnement de trois mois au plus; ou l'on peut imposer à la fin l'amende et l'emprisonnement.

M. McKENZIE: La période d'emprisonnement est la même qu'auparavant, n'est-ce pas?

L'hon. M. CRERAR: Oui.

M. McGIBBON (Argenteuil): Je demande au ministre de fixer l'amende à $300.

L'hon. M. CRERAR: Je consens à faire un juste compromis en la fixant à $400. Je propose que l'article soit modifié de cette façon.

M. BOYCE: L'honorable député (M. McGibbon) s'attend qu'il y aura trop d'infractions dans son voisinage pour demander que l'amende soit si peu élevée.

(L'amendement est adoptée.)

L'article, ainsi modifié, est adopté.

L'hon. M. CRERAR: Du consentement du comité, je proposerai:

Que l'article 9 soit de nouveau modifié par l'addition du texte suivant comme alinéa "d": la manière dont les produits du bétail sur pied importés au Canada doivent être inspectés, classés, marqués au fer chaud ou marqués.

Cet alinéa a pour unique objet d'appliquer à ces produits, lorsqu'ils sont importés au Canada, les règlements qui s'appliquent aux mêmes produits lorsqu'ils sont de provenance canadienne.

(L'amendement est adopté.)

L'hon. M. CRERAR: Quant aux renseignements demandés par le député de Northumberland, concernant l'entrepôt frigorifique de Montréal, je dois dire que la commission du port a présenté la requête et l'a fortement appuyée. Je crois savoir qu'elle a le dessein de construire l'entrepôt sur les quais et de le munir des voies ferrées nécessaires.

(Il est fait rapport du projet de loi.)

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

Reprise de la séance.

SUITE DE LA DISCUSSION DES SUBSIDES.

La Chambre siège en comité des subsides.

Somme requise pour défrayer les dépenses de la commission technique du lac des Bois et la commission chargée de considérer les questions se rapportant au niveau du lac des Bois, $6,000.

M. COPP: A quoi servira ce crédit?

L'hon. N. W. ROWELL (président du conseil): Lorsque cet article du budget est venu en discussion, la semaine dernière, j'ai dit que la commission internationale mixte avait, après délibération, formulé des conclusions relativement au niveau du lac des Bois. La commission technique du lac des Bois fut formée de fonctionnaires des différents ministères fédéraux et de représentants du gouvernement d'Ontario chargés de l'examen de sujets techniques de cette nature-là. Elle avait pour mission de recueillir les données dont le Canada avait besoin pour faire l'exposé complet de sa cause devant la commission internationale qui, ainsi que je l'ai dit, avait déjà arrêté certaines conclusions. Celles-ci, ni l'un ni l'autre des gouvernements intéressés n'y a encore donné d'effet sous la forme d'une convention. A l'avis de la commission internationale, le niveau des eaux du lac des Bois doit être maintenu entre le maximum et le minimum fixés par elle.

La commission de surveillance du lac des Bois se compose de quatre personnes représentant en nombre égal le Gouvernement du Dominion et celui d'Ontario. La tâche des commissaires consiste à régler le niveau du lac de façon à ce qu'il reste entre le maximum et le minimum fixés par la commission internationale. La somme de $6,000 sert à défrayer les dépenses des commissions dont les membres prêtent leurs services sans rémunération aucune. Mais il leur faut de l'aide; or, le présent crédit embrasse les appointements du personnel, les frais de déplacement et autres de la commission. Le personnel se compose d'un ingénieur à $2,600 d'appointements et d'un commis spécialiste qui reçoit $1,200; il est au service des deux commissions, et l'action de celle-ci est conjointe.

M. CAHILL: Cette commission est-elle perpétuelle ou la verra-t-on disparaître un jour?

L'hon. M. ROWELL: La commission de surveillance du lac des Bois est instituée à titre permanent, vu qu'il faut observer les niveaux de sauvegarder les intérêts de la navigation et ceux des propriétaires fonciers des deux côtés de cette nappe d'eau internationale.

M. COPP: Depuis quand cette commission est-elle à l'œuvre?

L'hon. M. ROWELL: La commission technique du lac des Bois fut établie en 1914.

M. CAHILL: A quel ministère se rattache-t-elle?

L'hon. M. ROWELL: Le ministre de la Marine et des Pêcheries en est le président. Instituée en janvier dernier, la commission de surveillance du lac des Bois relève du ministère de l'Intérieur.

M. ARMSTRONG (Lambton-Est): Je tiens à faire observer au comité qu'il y aurait lieu de réglementer de quelque manière les tarifs et conventions tarifaires des compagnies de transport maritime. Aux yeux des chargeurs canadiens, la question est d'importance vitale et il faudrait s'en occuper à aussi bref délai que possible. Quand l'armistice eut été signé, les industriels canadiens déléguèrent une couple de cents représentants outre-mer pour y solliciter des commandes. En ayant obtenu, ils constatèrent que le transport des marchandises qu'on leur avait ainsi commandées leur coûterait un prix exorbitant...

M. McMASTER: Je soulève la question de règlement. Je ne veux pas me montrer chicaneur, mais il m'est impossible de voir en quoi ce sujet se rattache à l'article du budget en discussion. Peut-être l'honorable député (M. Armstrong) va-t-il y revenir.

M. ARMSTRONG (Lambton-Est): La discussion portant sur les affaires extérieures, j'ai certainement le droit d'aborder le sujet sur lequel je m'efforce de fixer l'attention du comité.

M. McMASTER: Si mon honorable ami en demande la permission, le comité s'empressera sans doute de la lui accorder.

M. le PRESIDENT: Si l'honorable député (M. McMaster) insiste sur la question de règlement, je devrai déclarer son objection bien fondée. Le paragraphe 5 de l'article 13 prescrit formellement qu'en séance du comité de la Chambre entière les orateurs doivent s'en tenir rigoureusement à l'item ou article en discussion. Toutefois, l'honorable député (M. Armstrong) pourra poursuivre ses observations si le comité est unanime à le lui permettre.

Des DEPUTES: Accordé, accordé.

M. ARMSTRONG (Lambton-Est): Quand je reprendrai ma place, le comité, j'en suis sûr, reconnaîtra qu'il s'agit ici d'une question d'importance publique urgente, d'une question qu'il y a lieu d'examiner sans plus tarder.

Je disais donc que lorsque les manufacturiers se mirent à remplir les commandes qu'ils avaient obtenues outre-océan, ils constatèrent qu'après la signature de l'armistice les compagnies de paquebots avaient augmenté leurs tarifs de 50 à 100 p. 100, et même davantage en certains cas. Il s'en est suivi que les manufacturiers, outre qu'ils n'ont pu réaliser le moindre bénéfice, se sont vus astreints à des frais considérables, ce qui fait qu'à moins de modifier profondément l'état des choses, le développement de notre commerce avec l'étranger va se trouver très gravement compromis.

En 1913, le Gouvernement a chargé sir Henry Drayton d'aller interviewer le gouvernement impérial sur la question de la juridiction mixte des tarifs maritimes. A son retour, il a préparé un rapport favorable à cette juridiction. Il a fait, en 1916, un autre rapport dans lequel il affirme sa position à cet égard. Ce rapport est très long. Je me contenterai de lire un ou deux paragraphes de son résumé.

Toute la discussion est basée sur les conditions et coutumes d'avant-guerre. Je suis fermement convaincu qu'avec la situation que nous avions, avec les conventions avec les compagnies de transport, l'absence de concurrence, il est besoin d'une sage mesure de juridiction par le Gouvernement. Cela seul, cependant, ne suffira pas à faire face à la situation lorsque sera signée la paix.

D'un côté, de nombreux navires marchands ont été détruits. Les pertes ont été comblées en une certaine partie par la construction de nouveaux vaisseaux, mais, en somme, le tonnage sera fort diminué. D'un autre côté, divers centres seront encombrés par le trop-plein de leurs produits et les marchés étrangers auront instamment besoin de ces produits.

Il se déclare définitivement en faveur de la juridiction du gouvernement dans les tarifs maritimes. En 1912, le Gouvernement a nommé une commission de ressources naturelles, de commerce et de législation dans certaines parties des dominions de Sa Majesté. Cette commission a voyagé dans les divers dominions de l'empire et a publié son rapport final en 1917. Ce rapport présenté par ordre de Sa Majesté, aux deux Chambres, comprend l'extrait suivant du résumé :

Nos recherches nous ont montré qu'en temps normal l'amalgame des armateurs est assez puissant pour entraver la liberté des expéditeurs dont les intérêts variés et différents rendent difficile sinon impossible une communion d'efforts pour s'opposer efficacement à cet état de choses. En principe, il n'est donc pas à désirer que les opérations des compagnies de navigation doivent demeurer plus longtemps à l'abri de quelque juridiction du Gouvernement.

Puis, les commissaires déclarent :

Nous sommes unanimes dans l'avis que nous avons émis dans les paragraphes précédents, que le Gouvernement doit adopter quelque mesure de surveillance. Selon nous, voici la ligne de conduite à suivre. . . .

Et ils donnent un certain nombre de pages d'idées touchant les moyens à prendre pour obtenir une juridiction mixte entre les dominions et le gouvernement impérial. J'insiste respectueusement auprès du Gouvernement, sur la nécessité d'une juridiction mixte permanente de tarifs du fret maritimes. Inutile pour moi d'en dire davantage au comité sur l'urgence et l'importance de cette affaire.

M. McKENZIE: Comme tous, je suppose, sont invités à prendre part à cette discussion, il nous faudra y donner plus ample attention. Le sujet porté à l'attention du comité par l'honorable représentant de Lambton-Est (M. Armstrong) est très important. Le Gouvernement en a été saisi en plus d'une circonstance. Mais tous les arguments et les avertissements n'ont pas eu plus d'effet qu'une douche sur le dos d'un canard. Le problème du transport a été soumis à l'étude de la Chambre durant des années, surtout en 1910, lorsque la politique navale du cabinet Laurier a été présentée à la Chambre, avec le cordial appui de l'opposition d'alors, sous la conduite de sir Robert Borden.

Grâce à cette sage politique, nous allions être les maîtres de nos transports, et avoir l'empire, jusqu'à un certain point, des tarifs maritimes pour le transport de nos propres marchandises. Il est inutile d'indiquer les raisons qui ont fait échoué le projet dont on avait convenu, pour la simple raison que nos honorables amis d'en face, ont adopté alors un plan à eux dans un but politique intéressé.

Je désire faire observer au comité, et incidemment, à l'honorable député de Lambton-Est (M. Armstrong) que le Gouvernement, à l'occasion de la signature de l'armistice, n'a pris aucune mesure dans l'intérêt du transport du commerce du pays. Un grand nombre de navires de la Nouvelle-Ecosse ont été requisitionnés par le gouvernement anglais. Les vaisseaux qui conduisaient notre charbon à Montréal et nos autres marchandises dans plusieurs ports du monde, nous ont été enlevés et affectés aux besoins de la guerre et nous n'avons pas récriminé. Mais aussitôt l'armistice signé, tous les gouvernements de l'univers, tous les agents d'affaires, ont mis la main, aussitôt que possible, sur les services de transport. Nous étions en droit de nous attendre que la grande armée de représentants dont nous disposions en Grande-Bretagne, ministres et missionnaires, sous la forme de missions de commerce, comme on les appelle, auraient secoué leur torpeur pour travailler aux intérêts du Canada. Non pas. Les navires canadiens ont été envoyés en Australie, et lorsque les armateurs de la Nouvelle-Ecosse ont cherché à savoir où se trouvaient leurs navires, ils s'aperçurent qu'ils avaient été requisionnés par le gouvernement anglais, pour bien dire, une fois la guerre terminée, pour permettre à des compagnies, d'exporter du blé et autres produits d'Australie en Angleterre et autres parties de l'univers.

Il est clair que notre Gouvernement ne s'est pas occupé de la question; en conséquence, nous n'avons pas de navires. Aujourd'hui, l'honorable député qui parle du commerce que nous tentons d'établir avec la Belgique et la Roumanie va trouver, le jour où il faudra livrer les marchandises, que nous n'avons pas de vaisseaux. Il trouvera que ce Gouvernement a eu, vers la onzième heure, une espèce de repentir sur le lit de mort. Il a commencé la construction maritime qui nous fournira des navires devenus absolument inutiles. Le Gouvernement en deviendra possesseur lorsqu'il y aura, de par le monde, une abondance de navires, et partant une faible demande. Le Gouvernement construit des navires à une époque où ils coûtent 400 p. 100 de plus qu'ils ne devraient et où ils seront 400 p. 100 moins utiles qu'ils ne l'auraient été si on les avait construits à temps.

Voilà ce que fait le Gouvernement pour la construction maritime et l'avancement des intérêts généraux du pays. Il me fait plaisir de constater qu'un des partisans du Gouvernement est assez ami de l'initiative pour amener cette question sur le tapis, et j'ai l'espoir que le Gouvernement nous donnera une politique progressiste dans cette affaire de la marine marchande. Mais plutôt, je ne puis nourrir cet espoir; la chose est impossible, aujourd'hui; il n'est plus temps d'agir. Cependant, j'ose espérer que l'honorable député de Lambton-Est

saura mettre un peu de vie dans cette chose inerte qui s'arroge le titre de gouvernement.

L'hon. M. ROWELL: Le discours que nous venons d'écouter montre bien comme on est mal avisé de se départir du règlement qui enjoint aux députés de limiter leurs observations au sujet en discussion. Toutefois, par respect pour l'honorable député, je traiterai en quelques mots la question qu'il a soulevée; ensuite je lui dirai que le moment propice à une discussion sur ce sujet est celui où le ministre de la Marine et des Pêcheries présente son budget à la Chambre. A cette occasion, mon honorable ami pourra discuter la question aussi longuement qu'il le voudra. Touchant la question soulevée par l'honorable député de Lambton-Est, mon honorable collègue se trompe s'il croit que le Gouvernement n'a rien fait là-dessus. La question soulevée par l'honorable député est importante, elle est urgente, et le Gouvernement lui a consacré beaucoup d'attention. Tant que durait la guerre, tous les vaisseaux étaient sous les ordres du directeur de la marine marchande, à Londres; il fallait absolument mobiliser les navires des Alliés afin d'en tirer le meilleur parti possible, soit pour transporter les soldats outre-mer, et aux divers théâtres de la guerre, soit pour transporter les provisions et les fournitures militaires aux endroits qui en avaient le plus grand besoin. Dans ces conditions, la grosse partie des navires de haute mer au Canada ont été réquisitionnés, et tant que les autorités britanniques concentraient toute leur attention sur le problème du transport en temps de guerre, il était difficile de leur tirer un programme pour la direction des taux du transport maritime en temps de paix. Nonobstant, la question fut discutée à la dernière conférence impériale tenue au mois de juillet 1918, et la résolution suivante adoptée:

Que, afin de resserrer les liens et encourager les relations industrielles et économiques des différentes parties de l'empire britannique, cette conférence est d'avis que le commerce maritime sur les principales routes, particulièrement entre la métropole et les dominions d'outre-mer, y compris l'Inde, devrait faire l'objet de l'étude d'une commission panbritannique qui compterait des représentations du Royaume-Uni, des dominions britanniques et des dépendances.

2. Que, à cette fin, une commission impériale d'enquête, qui représente les diverses parties de l'empire, soit créée et autorisée à examiner et à faire rapport sur tout ce qui touche au service et aux taux du transport maritime des marchandises...

Exactement la chose qui inquiète mon honorable ami.

...et tout ce qui a rapport au progrès et au perfectionnement des communications de mer entre les différentes parties de l'empire, en prêtant une attention spéciale aux dimensions et au modèle des navires ainsi qu'aux aménagements des ports; cette commission devra compter, outre les représentants des gouvernements intéressés, des experts en ce qui constitue les problèmes à résoudre, y compris des représentants du transport maritime et du commerce.

Tout dernièrement, le Gouvernement a demandé au premier ministre et à ses collègues outre-mer, aussi bien qu'au haut commissaire du Canada, d'entrer en communication avec le gouvernement britannique afin d'arriver à une solution de ce problème. Les honorables députés comprendront fort bien qu'aucun gouvernement ne pourrait, tout seul, résoudre ce problème du transport maritime, puisque la commission internationale est en jeu; il faut l'action conjointe des gouvernements intéressés. Ce Gouvernement reconnaît l'opportunité de la question et fait de son mieux pour la régler d'une manière satisfaisante. En ce moment, il attire fortement là-dessus l'attention du gouvernement britannique. L'honorable chef de l'opposition (M. McKenzie) prétend que le Gouvernement n'a rien fait pour obtenir des navires canadiens. L'armistice n'était pas plutôt conclu, et l'urgente nécessité de mobiliser la marine marchande en vue des fins de guerre, disparue, que le Gouvernement a demandé aux autorités impériales—ce qu'ont fait également le Pacifique-Canadien et d'autres compagnies directrices du transport transatlantique—de déréquisitionner ces navires et de les remettre au service du commerce canadien.

Le Gouvernement a fait tout ce qu'il pouvait accomplir à cet égard, et si je tiens compte des difficultés de la situation et du grand besoin de navires de transport par tout l'univers, j'en arrive à croire que, somme toute, le gouvernement impérial nous a traités d'une façon assez équitable. C'était certainement là son désir et c'est seulement l'état désespéré du transport maritime qui nous a empêchés d'utiliser sur une plus grande échelle le tonnage que nous avions à notre disposition. J'espère que le prochain débat, s'il s'en soulève un, se limitera uniquement au crédit soumis à l'étude du comité.

Mission de guerre canadienne et représentation à Washington, $50,000.

Quelques DEPUTES: Expliquez.

L'hon. M. ROWELL: Lorsqu'on a appelé ce crédit, il y a trois ou quatre semaines, un honorable député—le représentant de Trois-Rivières (M. Bureau), je pense—a de-

mandé qu'on expliquât la nature du travail de la mission de guerre canadienne et le but qu'on voulait atteindre par cette représentation. Voici, en quelques mots, la raison de la création d'une mission de guerre canadienne: quand les Etats-Unis entrèrent dans la guerre, la situation se modifia du tout au tout au point de vue du commerce entre les Etats-Unis et le Canada. Le comité sait le développement énorme que le commerce a pris entre nos voisins du Sud et nous-mêmes, au cours des dernières années. A l'heure qu'il est, le volume d'affaires que nous transigeons avec les Etats-Unis, en importations et en exportations, représente plus de 50 p. 100 du commerce extérieur du Canada. Durant l'exercice terminé le 31 mars 1919, le total du commerce de différents articles a représenté $2,124,057,238, pour le Canada. L'échange avec les Etats-Unis représente, dans cette somme, pas moins de 1,201,860,679 dollars. Le comité comprendra donc facilement l'importance considérable que notre commerce d'importation des Etats-Unis et celui des exportation de ce dernier pays revêt pour toute la vie industrielle du Canada. Lorsque les Etats-Unis entrèrent dans le conflit et qu'ils commencèrent à fabriquer des munitions et des approvisionnements de guerre sur une haute échelle, ils constatèrent qu'ils ne possédaient pas les matières premières, qui sont à la base de cette fabrication, en quantité suffisante pour subvenir à leurs industries de guerre, tout en maintenant le travail des usines ordinaires. Le Canada devait compter, dans une large mesure, sur le marché des Etats-Unis pour le maintien d'un grand nombre de ses industries, en vue de se procurer la matière première, brute ou dégrossie, indispensable à ces industries. En vue de faire face à la situation, les Etats-Unis inaugurèrent un système de permis, pour le commerce d'exportation; et en vue de réglementer et de diriger cette mise sous permis des exportations, ils créèrent ce qu'on a appelé le bureau de guerre du commerce. On ne pouvait exporter des Etats-Unis au Canada le moindre article, si l'on n'avait pas obtenu au préalable un permis du bureau de guerre du commerce à Washington: Il y avait plus; car les Etats-Unis ne tardèrent pas à comprendre parfaitement que s'ils voulaient produire leurs approvisionnements de guerre de toutes sortes, dans les délais imposés, il était essentiel que la fabrication des munitions et des articles de guerre eût la priorité sur tous les travaux d'autre nature, dans les différents ateliers. En conséquence, ils établirent une échelle de priorité, quant à la fabrication de certains articles avant celle de toute autre marchandise. Personne ne pouvait s'attendre à pouvoir faire exécuter un contrat par une installation américaine, en vue de la production d'un article quelconque, s'il n'avait obtenu une collocation de priorité de ce qu'on appelait le bureau des industries de guerre.

La question du transport s'imposait d'urgence alors, aux Etats-Unis; les chemins de fer étaient congestionnés, ils ne pouvaient transporter tout le matériel et les approvisionnements de guerre, tout en continuant à exploiter leurs voies ferrées pour des fins domestiques. Aussi l'administration des chemins de fer des Etats-Unis imposa-t-elle un embargo sur tout autre transport de marchandises que celui autorisé en vertu d'un permis émanant de la division des wagons de l'administration des chemins de fer. Cet embargo fut imposé, le 24 janvier 1918. Si un fabricant canadien avait besoin qu'on lui livrât rapidement les articles qu'il avait achetés, aux Etats-Unis, il devait obtenir un permis pour le transporter par les chemins de fer américains. Voici ce qu'était la situation; l'importateur canadien devait obtenir un permis d'exporter du bureau de commerce de guerre des Etats-Unis; il lui fallait obtenir de la commission des industries de guerre un certificat de priorité, et puis il devait obtenir de l'administration des chemins de fer un permis de consignation. On comprend aisément qu'en présence d'un état de choses semblable, des institutions américaines, fortes et puissantes, elles-mêmes, insistant pour la priorité et pour des moyens de transport convenables, il devenait nécessaire pour le Gouvernement du Canada d'intervenir et de protéger les industries canadiennes ainsi que l'extension et le maintien de notre vie industrielle. C'est pour accomplir cela qu'il a créé la mission de guerre, à Washington, et le bureau de commerce de guerre canadien, ici, à Ottawa. Les deux travaillèrent de concert. Voilà la raison pour laquelle on a créé la mission. C'est un décret du conseil qui l'a instituée . . . (Exclamation.) Je voudrais bien savoir comment on aurait pu la créer autrement.

M. CAHILL: Par ce Gouvernement?

L'hon. M. ROWELL: Par n'importe quel gouvernement. Si mon honorable ami peut me dire comment on pouvait la créer autrement que par arrêté ministériel, je serai très heureux de l'apprendre.

M. CAHILL: Par le Parlement.

L'hon. M. ROWELL: Que mon honorable ami veuille bien parler des arrêtés ministériels un peu plus tard, et je lui donnerai tous les renseignements nécessaires, mais je ne voudrais pas couper mes explications relativement à la mission de guerre canadienne par une discussion au sujet des arrêtés ministériels. Je dis qu'en vertu d'un décret on a créé la mission de guerre du commerce, et M. Lloyd Harris est devenu chef de cette mission. Subséquemment, trois ou quatre membres ont été ajoutés et ont fait leur travail à Washington tant que la guerre a duré.

M. McKENZIE: Qui faisait partie de la mission à part de M. Harris ?

L'hon. M. ROWELL: MM. Frank A. Rolph, de Toronto, Ross H. McMaster, Arthur Scott et J. Allan Ross, de Montréal. M. Young, de Montréal, fut nommé secrétaire de la mission et il a occupé ce poste jusqu'au départ de M. Harris en Angleterre. En plus du travail que j'ai mentionné, et qui constituait une partie importante de la tâche dévolue à la mission de guerre canadienne, une occasion s'est présentée aux industriels du Canada d'obtenir des commandes de munitions du gouvernement des Etats-Unis. En 1917, les commandes du gouvernement impérial diminuèrent; il avait considérablement augmenté ses propres moyens de production en Grande-Bretagne, et par le fait qu'il pouvait faire fabriquer là-bas ce dont il avait besoin en fait de munitions, il désirait diminuer dans une large mesure la fabrication en Canada.

Nos industries se trouvaient obligées, soit de restreindre énormément leurs travaux et renvoyer un grand nombre d'ouvriers, ou bien d'obtenir des commandes ailleurs. La commission impériale des munitions, qui était au courant de la situation, a pensé qu'il serait peut-être possible d'obtenir des commandes aux Etats-Unis. C'est dans ce but qu'elle entama des négociations avec le service de l'intendance américaine.

M. Harris était déjà à Washington. Il y était allé, je crois, en janvier 1918 comme représentant de la commission impériale des munitions pour essayer d'obtenir des commandes du service de l'intendance américaine qui aideraient nos fabriques de munitions à conserver leur activité. Par conséquent, quand la mission de guerre canadienne a été constituée, elle a agi non seulement au nom de la commission impériale des munitions à Washington pour obtenir des commandes pour nos industries canadiennes, mais elle a agi également de concert avec la commission canadienne de guerre du commerce relativement aux autres opérations que j'ai mentionnées.

Je suis sûr que les députés et le public en général seront heureux de connaître—la chose n'a jamais été rendue publique—le chiffre des commandes que la commission de guerre canadienne a obtenu du gouvernement américain. Depuis sa formation, en février 1918, jusqu'à la signature de l'armistice, la mission a obtenu pour les industries canadiennes des commandes s'élevant à $231,045,544. Ceci devait aider considérablement aux industries du Canada, à l'emploi de nos ouvriers et aussi à la poursuite des hostilités, du fait que nous fournissions au gouvernement américain des munitions et du matériel. Je crois pouvoir dire que nos industries et nos ouvriers avaient si bien réussi dans la fabrication des munitions dont on avait besoin et la qualité de nos produits était si excellente, que le gouvernement américain était heureux de pouvoir profiter des moyens qu'offraient nos usines de fabriquer des munitions et surtout de les fabriquer comme il faut.

Pendant une certaine période, en 1918, nos usines canadiennes ont fabriqué pour le compte du service l'intendance américaine plus d'obus d'un certain calibre qu'employaient les troupes américaines au front, que n'en fabriquaient toutes les usines des Etats-Unis. Le Canada a merveilleusement réussi dans la fabrication des munitions et dans les autres industries de guerre. Quand on écrira l'histoire de cette guerre, il n'y aura pas de plus belle page que celle qui décrira le travail splendide accompli par nos manufacturiers et nos ouvriers dans la fabrication des munitions, au succès de laquelle la commission impériale des munitions a largement contribué.

M. McKENZIE: Le ministre a parlé du magnifique travail accompli par les fabricants de munitions et du besoin terrible qu'avaient les Etats-Unis de se procurer des munitions. Quelle nécessité y avait-il de créer cette commission et de dépenser de l'argent pour obtenir ces commandes ?

L'hon. M. ROWELL: Je n'ai pas dit que les Etats-Unis avaient un besoin terrible de munitions, mais je crois qu'ils en avaient réellement besoin. Mon honorable ami connaît assez bien, j'en suis sûr, les

hommes d'affaires dans n'importe quel pays, pour savoir qu'ils ne tiennent guère à voir donner des commandes à une autre nation, s'ils pensent pouvoir les obtenir eux-mêmes.

Ce n'est qu'en sollicitant des commandes que les Canadiens purent obtenir des entreprises; c'est là un des faits qui militent en faveur du Gouvernement d'union, et c'est le pays qui en bénéficie. Nos voisins savaient que nous possédions l'outillage et la main-d'œuvre, que le gouvernement américain bénéficierait du travail exécuté au Canada, et ainsi nous avons obtenu les commandes. Il est arrivé que la paix a devancé nos prévisions, et nombre de ces commandes ont dû être annulées et les entreprises annulées. La moitié peut-être de la somme globale se composait de commandes ainsi annulées et la liquidation est intervenue en temps utile avec les fabricants dont les marchés ont été révoqués.

M. CAHILL: Le ministre vient de nous dire qu'il y a eu 1,200 millions valant de commerce entre les Etats-Unis et le Canada?

L'hon. M. ROWELL: En effet.

M. CAHILL: Quelle quotité de cette totalité se composait d'importations en Canada, et quelle quotité d'exportations aux Etats-Unis?

L'hon. M. ROWELL: Le chiffre de nos importations des Etats-Unis a été de 746,937,511 piastres et celui de nos exportations aux Etats-Unis de 450,923,170 piastres.

M. CAHILL: En regard de ces chiffres indiquant un tel excédent de nos importations sur nos exportations, n'importerait-il pas de conserver les services de la commission aux Etats-Unis qui nous a vendu ces marchandises, au lieu de la commission qui a vendu nos marchandises aux Américains?

L'hon. M. ROWELL: Mon honorable ami n'a guère le sens commercial. Nous n'achetons aux Etats-Unis que les marchandises dont nous avons besoin. En présence des droits dont ces marchandises sont frappées, on ne les importerait pas en Canada, à moins que le besoin ne s'en fît sentir.

M. CAHILL: Le ministre dit que le Canada a acheté les marchandises dont il avait besoin. Entend-il par là que les Etats-Unis nous ont acheté des produits dont ils n'avaient pas besoin?

L'hon. M. ROWELL: Nullement. J'ai dit que les Etats-Unis avaient besoin de ces produits pour la guerre. La guerre est

[L'hon. M. Rowell.]

finie, mais les Etats-Unis ont encore besoin de quelques-uns de ces produits. Ils ont besoin de notre nickel et de nombre d'autres choses. Nous les leur vendons; mais nous ne saurions continuer à leur vendre des munitions ou autres articles que nous leur vendions pendant la guerre. J'ai souligné le succès réalisé par la commission en question en obtenant ce grand nombre de commandes. Il faut aussi signaler ici le succès obtenu dans l'obtention de permis d'exportation.

M. COPP: Si je ne me trompe, le ministre affirme que cette commission a obtenu des entreprises se chiffrant par 230 millions de piastres pour munitions. Est-ce bien exact?

L'hon. M. ROWELL: Deux cent trente millions de piastres en général. Le chiffre des entreprises de munitions est de 188 millions.

M. COPP: Et environ la moitié de ces marchés ont été annulés, à la signature de l'armistice?

L'hon. M. ROWELL: En effet. La moitié ou à peu près la moitié de ces marchés ont été révoqués, à la signature de l'armistice. Presque toutes les commandes qui n'étaient pas remplies, ou étaient à la veille de l'être, ont été annulées et le gouvernement américain a accordé telles indemnités qui lui ont paru légitimes ou dont on était convenu.

M. SINCLAIR (Guysborough): Le ministre voudrait-il bien préciser les fonctions de la commission en temps de paix? L'existence de cette commission commerciale de guerre à Washington, on le sait, nous a été fort utile, vu la multiplicité des affaires à expédier. Depuis le 11 novembre, la commission a-t-elle réussi à obtenir des commandes pour le Canada, ou a-t-elle réalisé quelque chose en ce sens?

L'hon. M. ROWELL: La commission commerciale de guerre est en train de faire sa liquidation; il n'y a plus de commandes à obtenir pour le moment. La question a été l'objet d'un soigneux examen, et aujourd'hui la situation commerciale entre les Etats-Unis et le Canada est revenue à son état normal. Les hommes d'affaires canadiens doivent obtenir eux-mêmes des Etats-Unis les commandes qu'ils pourront obtenir, et les commerçants américains doivent obtenir en Canada même leurs commandes.

M. SINCLAIR (Guysborough): Le Gouvernement a-t-il l'intention de faire la liquidation de cette commission?

L'hon. M. ROWELL: Effectivement; seulement le crédit est aussi affecté aux frais des représentants du gouvernement à Washington; car le Gouvernement a l'intention d'y maintenir des représentants. Il est inutile d'appuyer sur la question; car il ressort évidemment de ce que j'ai dit que l'œuvre de cette commission est de haute importance.

Afin de donner une idée du genre de leur travail, permettez-moi de dire qu'ils ont reçu dix mille demandes pour des exportations et pour chaque demande spéciale il fallait voir la commission du commerce de guerre et obtenir un permis. Il n'y a pas eu moins de 2,765 demandes de priorité et nous savons comment les Américains étaient pressants à ce sujet. La commission a dû examiner ces demandes et y répondre et le pays lui doit de la reconnaissance pour les excellents services publics qu'elle a rendus. La commission a dû employer un personnel rétribué mais les membres de la commission eux-mêmes ont donné leurs services sans rémunération. Je dois dire que le pays a contracté une grande dette envers eux pour les services qu'ils ont rendus non seulement en raison du travail de la commission impériale des munitions quand elle s'est occupée de la question des munitions pour l'Angleterre, mais aussi au sujet du travail qu'elle a fait pour aider à obtenir des Etats-Unis des entreprises de munitions pour le Canada. Le gouvernement américain a choisi la commission impériale des munitions comme l'intermédiaire par lequel il distribuait ses commandes au Canada et la commission s'est acquittée de cette fonction.

M. DUFF: Le ministre veut-il avoir l'obligeance de nous donner les noms des membres de la commission de guerre du commerce?

L'hon. M. ROWELL: Le ministre du Commerce et de l'Industrie était le président et les autres membres étaient MM. Frank P. Jones, J. W. McConnell, Montréal; S. H. Gundy, Charles B. McKnight et Joseph Gibbons, Toronto; M. C. A. Magrath, contrôleur du combustible et sir H. Laporte, président de la commission des achats de guerre étaient membres de droit de la commission. J'allais dire que non seulement nous sommes endettés envers la commission impériale des munitions pour le travail qu'elle a fait à ce sujet, mais pour la splendide contribution. . .

M. CAHILL: Le ministre veut-il nous donner les noms des membres de la commission impériale des munitions?

L'hon. M. ROWELL: Le président était sir Joseph Flavelle.

Quelques honorables DEPUTES: Ah! ah.

L'hon. M. ROWELL: Mes honorables amis disent "ah! ah!" Je tiens à déclarer au comité que lorsqu'on écrira l'histoire de la guerre et qu'on fera voir la part du Canada on constatera qu'aucun homme mêlé à la vie industrielle du Canada, en dehors des forces militaires, n'a rendu de services plus éclatants au pays dans la poursuite heureuse de la guerre et pour venir en aide au gouvernement impérial, que ne l'a fait sir Joseph Flavelle dans son travail à la commission impériale des munitions.

Je veux donner à mon honorable ami la preuve que ce que je dis est vrai, parce que je m'attendais à ce que quelqu'un de mes honorables amis, dit "ah! ah!" Lors d'une réunion tenue à Ottawa en novembre dernier, quand les chefs des différentes divisions de la commission impériale des munitions, se sont dit adieu avant la dissolution de la commission, on a donné lecture du câblogramme suivant de M. Lloyd George. J'appellerai l'attention du comité sur le fait que c'est M. Lloyd George lui-même qui a créé cette commission impériale des munitions, quand il était ministre des Munitions.

Maintenant que les hostilités ont cessé, je suis désireux de vous adresser en mon nom et au nom de mes collègues du cabinet de guerre nos félicitations pour la grande œuvre accomplie pendant trois ans par la commission impériale des munitions et qui a été d'un secours signalé à l'empire britannique et à la cause des alliés.

C'est un grand succès pour votre commission non seulement d'avoir pu assurer une production si énorme de munitions qui ont formé une grande proportion des obus utilisés par les armées anglaises, mais aussi d'avoir pu fournir trois cent cinquante mille tonnes pour le ministère des Expéditions et d'avoir produit pour les aéroplanes, cette immense quantité d'un bois qui a été si essentiel à notre service d'aviation.

Comme la commission a été nommée par moi quand j'étais ministre des Munitions, j'éprouve un plaisir particulier à reconnaître le succès, l'efficacité et la valeur de son travail et à vous remercier personnellement et à adresser par votre intermédiaire, mes remerciements à votre personnel, aux manufacturiers canadiens et à la grande armées des travailleurs qui vous ont si magnifiquement aidé, pour les grands services qu'ils ont rendus.

M. Lloyd George n'aurait pas payé ce tribut d'éloges s'il n'avait pas su qu'il était mérité et sans aucun doute il connaissait la valeur de l'œuvre accomplie par la commission impériale des munitions.

M. ARCHAMBAULT: Puis-je demander au ministre la date de ce câblogramme?

L'hon. M. ROWELL: 22 novembre 1918.

M. ARCHAMBAULT: Sir Clifford Sifton était-il en Angleterre à cette époque?

M. ROWELL: Je l'ignore. Mon honorable ami sait parfaitement bien que sir Clifford Sifton n'a pas eu à intervenir dans ce message. M. Lloyd George n'agit pas à la demande d'un simple particulier; il adresse des éloges quand il les croit mérités.

Quelques honorables DEPUTES: Pas toujours.

L'hon. M. ROWELL: Peut-être que mes honorables amis préféreraient entendre ce qu'a dit le ministre des munitions d'alors, M. Churchill.

Il a envoyé le câblogramme suivant:

A la suite de l'armistice conclu avec l'Allemagne, je désire, en ma qualité de ministre des Munitions, vous offrir mes félicitations et, par votre entremise, à tout votre personnel, pour l'excellent travail que la commission impériale des munitions a accompli, au cours des trois dernières années.

Vous avez mené à bonne fin, avec un succès et une compétence qui ne s'est jamais démentie, une tâche énorme. Je tiens donc à vous offrir mes éloges personnels pour la grande habilité et le talent d'organisation que vous avez déployés, comme président de la commission.

Le remarquable rendement du Canada, en fait de munitions, a joué un grand rôle lorsqu'il s'est agi d'approvisionner les armées britanniques; il témoignera à jamais de la grande valeur de l'œuvre accomplie par votre commission et par tous ceux, fabricants ou artisans, qui tous ont aidé à supporter une partie du fardeau, au cours de ce terrible conflit mondial.

Je partage entièrement ces opinions émanant de M. Lloyd George et de M. Churchill.

Lors de mon séjour en Angleterre, en 1918, je n'ai entendu que les plus grands éloges dans la bouche du ministre des munitions et de lord Weir, directeur du service de l'aéronautique, à l'égard des munitions fabriquées par les manufacturiers et les artisans du Canada, sous la direction de la commission impériale des munitions. Relativement aux aéroplanes, lord Weir m'a affirmé qu'il n'y a jamais eu au monde une meilleure fabrique d'aéroplane et ayant rendu plus de services à la cause des Alliés que celle qui fut édifiée et exploitée par la commission des munitions à Toronto. Dans leur sphère d'action, nos manufacturiers et nos artisans se sont acquis une réputation aussi honorable que celle que nos vaillants soldats ont conquise sur les champs de bataille; tous ont accompli magnifiquement leur devoir.

M. MORPHY: Quelles sont les quantités de munitions qui ont été fabriquées sous les auspices de la commission impériale des munitions?

[M. Archambault.]

L'hon. M. ROWELL: La commission impériale des munitions a déboursé plus de 100 millions en Canada. Les principaux matériaux nécessaires à la fabrication des obus étaient l'acier, le cuivre, le plomb et le zinc, et voici les quantités de ces matériaux qui ont été utilisées:

Acier	2,058,000 grosses tonnes
Cuivre	47,000 nettes "
Plomb	139,000 nettes "
Zinc	25,000 nettes "

De ces quantités environ 1,720,500 tonnes d'acier, 7,000 tonnes de cuivre, 70,000 tonnes de plomb et 22,000 tonnes de zinc furent produites au pays. Avant la guerre, le rendement des aciéries canadiennes était d'environ un million de tonnes de lingots par année. Grâce à l'agrandissement des établissements existants et à la création de nouvelles usines, le rendement fut augmenté, si bien qu'à l'époque de la signature de l'armistice, le rendement avait atteint le chiffre de 2,250,000 tonnes de lingots par année.

Donc, nous avons plus que doublé notre rendement de ce chef. Je pourrais continuer à citer des chiffres et des chiffres, afin d'établir les progrès remarquables que nous avons accomplis relativement à la production du cuivre, du zinc, du plomb, des minerais de fer alliés, du fer en gueuse et de l'industrie de la fabrication des explosifs, au cours de la guerre, sans parler des progrès remarquables que nous avons faits relativement à la fourniture de bois servant à la construction des aéroplanes. De fait, le Canada possède les meilleurs bois au monde pour la construction des avions.

Voici un tableau donnant les quantités de munitions que nous avons fabriquées et exportées:

Obus	65,343,647
Fusées	29,638,126
Parties de fusées	16,174,073
Cartouche d'obus	48,627,673
Amorces	35,386,488
Détonateurs	13,285,000
Douilles et gaines forgées	6,412,115
Ingrédients chimiques—	Liv.
T. N. T.	41,754,950
Cordite	28,542,157
Autres explosifs (plus de	41,000,000
Métaux et composés—	
Lingots d'acier	43,077,923
Zinc	35,412,413
Nickel	1,792,000
Autres métaux (plus de	27,000,000
Bois pour aéroplanes	en pieds
Epinettes	16,289,227
Sapin	6,801,324
Autres bois—	
Pin de la Colombie-Anglaise	11,530,315
Pin, de différentes espèces et qualités	10,360,566
Epinette	8,345,675
Ouvriers travaillant aux entreprises de guerre	200,000 à 300,000
Personnes employées à la manutention et au transport du matériel	50,000
Entrepreneurs canadiens travaillant à la fabrication des munitions, environ	1,000

M. TRAHAN: Le président du conseil a cité le nom du président de la commission impériale des munitions, mais il a oublié de mentionner les noms des autres membres.

L'hon. M. ROWELL: Les autres membres étaient: M. Brand, M. Perry, le colonel Carnegie...

Un honorable DEPUTE: Sir Charles Gordon.

L'hon. M. ROWELL: Il fut vice-président de la commission pendant quelque temps, puis il fut envoyé à Washington pour devenir le président de...

Un honorable DEPUTE: M. Vaillancourt.

L'hon. M. ROWELL: Certainement. Tous les membres de la commission ont travaillé à l'unisson et leur travail fut très efficace.

Pour ce qui est de l'avenir, les différents embassadeurs britanniques, qui se sont succédés à Washington, ont rendu d'admirables services au Canada; le volume de nos affaires avec les Etats-Unis, toutefois, a augmenté de telle façon que le Gouvernement est convaincu de la nécessité d'avoir un représentant canadien résidant à Washington, afin de protéger convenablement les intérêts du Canada. Dans des circonstances ordinaires, le Gouvernement s'empresserait de liquider les affaires de la commission de guerre—et la liquidation marche rondement—mais en considération de la décision que nous avons adoptée d'avoir un représentant permanent du Canada à Washington, nous ne croyons pas qu'il soit désirable qu'un interrègne se produise entre la disparition de la mission de guerre et l'ouverture des bureaux de notre représentant permanent.

Il a donc été décidé de continuer la mission de guerre jusqu'à ce que la représentation permanente soit organisée.

L'hon. M. LEMIEUX: Comment le sera-t-elle ?

L'hon. M. ROWELL: Elle se discute avec le gouvernement impérial. C'est une des affaires dont s'occupe le premier ministre.

M. McMASTER: Le ministre voudrait-il bien nous dire quelle sera, dans cette somme de 50,000 piastres, la part qu'il faut pour liquider la présente situation, si je peux m'exprimer ainsi, et quelles sommes on projette de dépenser pour continuer la mission, l'année prochaine ?

L'hon. M. ROWELL: La dépense relative à cette mission est actuellement de 4,000 à 5,000 piastres par mois. Nous ne pensons pas que les frais occasionnés par la permanence d'un représentant puissent excéder cette somme, mais il est impossible de préciser le montant. Le Gouvernement est incapable d'arriver à rien de plus précis que la somme demandée au budget.

L'hon. M. LEMIEUX: Je suis heureux d'apprendre que le Gouvernement va avoir, à titre permanent, un représentant à Washington. Jusqu'ici, les différends qui surgissaient entre le Canada et les Etats-Unis étaient parfois traités de manière à causer des mécontentements chez les Canadiens. Par exemple, s'il survenait à un commerçant canadien, établi de l'autre côté de la frontière, quelque chose qui amenât des complications internationales, les négociations devaient être conduites par voie de Londres, et le gouvernement canadien ne pouvait, selon le droit international, s'adresser directement à l'ambassade britannique à Washington. Le gouvernement canadien s'adressait d'abord, par l'entremise du Gouverneur général, au ministère des colonies, et ce dernier s'adressait lui-même, par l'entremise du ministère des affaires étrangères de la métropole, à l'ambassade d'Angleterre à Washington; d'où il suivait que les affaires discutées par lettres ou autrement, pouvaient ne pas se régler avant bien des mois. Il y a quelques années, grâce au sens pratique de lord Grey, Gouverneur général à l'époque, une série de conversations eut lieu entre le gouvernement canadien et l'ambassade d'Angleterre à Washington, et ainsi fut évité le mode de traitement par voies indirectes de ces sortes d'affaires. Mais tout cela est contraire au droit international. Sans se départir du contrôle britannique, il vaut mieux avoir, autant que possible, des communications directes par notre agent à Washington. Durant la guerre, le Gouvernement enleva sir Charles Gordon à la commission impériale des munitions et l'envoya à Washington. Tout comme le ministre de la Marine et des Pêcheries (M. Bellantyne), j'ai l'honneur de bien connaître sir Charles Gordon. Il habite Montréal, et c'est un des Canadiens les plus avancés du jour. Il fait honneur, non seulement à sa ville natale, mais à tout le Canada. Avec sa connaissance des affaires et son esprit vif, sir Charles Gordon a pu rendre au Canada et à la métropole, des services précieux. Vers 1898, sir Wilfrid Laurier, alors premier ministre, avait presque décidé de nommer un Canadien très distingué à la haute position de représentant du Canada à Washington. Je ne suis pas libre de divulguer son nom; peut-être le serai-je un jour. Quoi qu'il en soit,

la nomination que projette de faire le Gouvernement actuel n'en sera pas moins bien accueillie. La plupart de nos affaires se font avec les Etats-Unis, si j'en excepte naturellement la Grande-Bretagne, et maintenant que nous avons été alliés dans la grande guerre, nos relations commerciales ou autres devraient, chaque année, devenir plus étroites. La nomination d'un éminent Canadien, très versé dans les affaires et qui sera en mesure de gagner des amitiés au Canada dans ce grand pays, est une excellente innovation. C'est un indice des progrès du Canada. De plus, elle servira à dissiper d'anciennes préventions qui régnaient dans notre pays depuis le temps des loyalistes de l'Empire uni. Les Etats-Unis et le Canada sont faits pour être d'intimes alliés à l'avenir, et je me réjouis beaucoup d'apprendre que le Canada va être représenté dans la grande capitale des Etats-Unis.

M. McMASTER: Ce représentant à Washington ne s'occupera-t-il que des affaires commerciales, ou aura-t-il en outre, une mission diplomatique?

L'hon. M. ROWELL: J'approuve de grand cœur, tout ce qu'a dit l'honorable député (M. Lemieux), de l'importance de cette nomination et de la nature intime des relations qui doivent exister entre le Canada et les Etats-Unis. Pour que cet homme représente vraiment le Canada, il faut que ses fonctions ne se restreignent pas à de pures affaires commerciales. Le besoin naît de la situation et il y sera indubitablement pourvu quand les arrangements seront complets.

D'ailleurs, le Canada a une occasion exceptionnelle de servir à assurer entre l'Angleterre et les Etats-Unis une union plus étroite que celle qui a régné entre ces deux pays, dans le passé. Nous comprenons mieux les Américains et les Anglais qu'ils ne se comprennent les uns les autres. Nous pouvons leur servir d'interprètes. Je suis donc certain que la nomination d'un représentant canadien à Washington serait conforme aux intérêts de l'empire en général et à ceux du Canada en particulier.

M. LAPOINTE (Kamouraska): La nomination sera-t-elle faite par la commission du service civil?

L'hon. M. ROWELL: Non. Je crois qu'elle n'aurait pas le pouvoir de la faire.

M. CAHILL: En quoi ce représentant sera-t-il utile aux cultivateurs canadiens?

L'hon. M. ROWELL: Il ne saurait être utile au Canada sans l'être au cultivateur.

[L'hon. M. Lemieux.]

Je ne suis pas de ceux qui croient que l'on sert mieux les intérêts d'une classe en négligeant ceux des autres classes. Notre progrès dépendra surtout de ce que chaque classe reconnaîtra le rôle des autres, et nous cherchons, en tout, l'union plutôt que la division.

M. CAHILL: Ce représentant sera sans doute utile à toutes les parties du Canada, mais dans les circonstances actuelles, il le sera plutôt aux manufacturiers qu'aux cultivateurs. A en croire l'honorable ministre la différence du commerce de l'année dernière, contre le Canada, a été d'environ 300 millions, et le Gouvernement pourrait la réduire de beaucoup, en adoptant la réciprocité et en réduisant le tarif par rapport à certaines marchandises importées des Etats-Unis; cela vaudrait beaucoup mieux, en somme, que l'envoi d'un commissaire du commerce à Washington. L'honorable ministre songe-t-il à l'adoption prochaine de la réciprocité?

M. le PRESIDENT: L'article est-il adopté?

M. CAHILL: L'honorable ministre refuse-t-il de répondre à ma question?

L'hon. M. ROWELL: Mon honorable ami sait bien que la question de réciprocité est une question fiscale et ne saurait être traitée que dans la discussion du budget; il sait bien que lors même que nous serions à l'étudier, je ne serais pas en état de faire de déclaration à ce sujet, ce soir.

M. CAHILL: Je croyais qu'au moyen d'un décret ministériel on avait dégrevé, il y a quelque temps, le blé, les tracteurs et les pommes de terre.

M. le PRESIDENT: A la question. L'honorable député s'éloigne du sujet.

M. CAHILL: Il s'agit du commerce entre les Etats-Unis et le Canada, il s'agit de la nomination d'un commissaire du commerce. L'honorable ministre lui-même l'a avoué et, par conséquent, je crois que la question est parfaitement légitime.

M. le PRESIDENT: L'article est-il adopté?

M. CAHILL: Je crois que l'honorable ministre se levait pour répondre.

M. le PRESIDENT: Je l'ai déjà dit, cette question ne peut être permise. Si l'honorable ministre ne veut pas se conformer à ma décision il devra en appeler à la Chambre.

L'hon. M. LEMIEUX: Au sujet de la nomination d'un représentant canadien à Washington, on vient de mentionner le nom

de sir Charles Gordon. L'honorable ministre pourrait-il nous dire, sans révéler les secrets du cabinet, si l'on a formellement offert ce poste à sir Charles Gordon et si l'on espère qu'il va l'accepter? C'est un homme distingué, il s'acquitterait de ses fonctions à la satisfaction de tous.

L'hon. M. ROWELL: J'approuve tout ce que mon honorable ami vient de dire au sujet de l'habileté de sir Charles Gordon et des services qu'il pourrait rendre. J'ai le plaisir de déclarer qu'il est maintenant président intérimaire de la mission canadienne de guerre à Washington. En vérité il serait heureux pour le Canada qu'il continuât d'agir comme représentant permanent de ce pays. Cependant, c'est là une question qui ne sera réglée que plus tard.

L'hon. M. LEMIEUX: A-t-on fait une offre?

L'hon. M. ROWELL: Je ne saurais le dire.

M. LAPOINTE (Kamouraska): Que fait maintenant la mission canadienne de guerre à Washington?

L'hon. M. ROWELL: Il y a des affaires à régler, et la commission s'occupe de différentes choses auprès du gouvernement de Washington, pour et au nom du Gouvernement canadien; mais elle a dû, surtout, s'occuper de mettre fin à ses propres opérations.

M. McMASTER: Pas un de ses membres n'est à Washington maintenant?

L'hon. M. ROWELL: Non. Sir Charles Gordon était là-bas au printemps, mais il est actuellement en Europe.

M. PEDLOW: Vu que le reste des commandes a été annulé et qu'il n'y a plus de commandes à exécuter, qu'y a-t-il encore à faire?

L'hon. M. ROWELL: A s'entendre au sujet des entreprises et à régler les comptes. Il surgit des questions qu'il faut débattre avec le gouvernement américain et les membres du personnel s'occupent des affaires qu'ils ont en main. Réellement, ils désirent beaucoup revenir au Canada, principalement le secrétaire; cependant, nous l'avons tenu là-bas à cause de la nécessité du travail qu'il accomplit.

M. LAPOINTE (Kamouraska): Le ministère a-t-il déposé un projet de loi concernant notre représentation à Washington? Il mettra fin, j'imagine, à l'abus des décrets du conseil.

L'hon. M. ROWELL: Il suffira que la Chambre ouvre un crédit pour qu'un représentant soit nommé à Washington. A la prochaine session, lorsque nous comprendrons mieux l'affaire et que nous connaîtrons exactement les relations qui existent, il sera peut-être nécessaire de soumettre un projet de loi.

M. ARCHAMBAULT: Comme nation, avons nous le droit de nommer un agent diplomatique à Washington?

L'hon. M. ROWELL: Nous n'avons aucun droit de nommer un agent diplomatique, si ce n'est avec le concours du gouvernement impérial; mais la question du rang qu'occupera ce représentant fait à l'heure qu'il est l'objet d'un entretien entre le premier ministre du Canada et le gouvernement impérial.

M. ARCHAMBAULT: Nous ne devrions pas ouvrir ce crédit avant d'obtenir l'autorisation du gouvernement impérial.

L'hon. M. ROWELL: Mon honorable ami n'a pas à s'inquiéter. Nous nous entendrons avec le gouvernement impérial et nous aurons un représentant canadien à Washington.

M. McMASTER: Autrement dit, le ministre pense qu'il est sage de nommer un représentant d'abord et d'obtenir l'autorisation plus tard, n'est-ce pas?

L'hon. M. ROWELL: Non. Notre avis prévaudra auprès des autorités impériales, j'en suis sûr. En réalité, elles ne diffèrent pas d'avec nous. La seule question est de savoir quel sera le rang de notre représentant, et c'est là un sujet à débattre. Tant que le question ne sera pas réglée, nous maintiendrons la mission de guerre dont sir Charles Gordon est président intérimaire. Lorsque nous nous serons entendus avec le gouvernement impérial, nous nommerons un représentant permanent; mais, dans un cas comme dans l'autre, nous serons toujours représentés à Washington.

M. ARCHAMBAULT: Les autorités impériales y ont-elles consenti?

L'hon. M. ROWELL: Elles admettent que nous devons être représentés à Washington.

M. ARCHAMBAULT: Y a-t-il de la correspondance sur ce sujet?

L'hon. M. ROWELL: Il y a des communications confidentielles entre le premier ministre du Canada et le gouvernement impérial. Les négociations ne sont pas encore terminées. Dès qu'elles le seront, le premier ministre, j'en suis certain, expo-

sera complètement l'affaire à la Chambre; mais il dirige lui-même les négociations en Grande-Bretagne.

M. McKENZIE: L'établissement de nouvelles relations entre le Canada et un pays étranger, même voisin, n'est-il pas une affaire assez importante pour qu'elle fût réglée par le Parlement et pour que la volonté du peuple qu'il exprime soit connue? Dira-t-on qu'un gouvernement canadien, sans mandat ni autorisation du peuple, poursuivra des négociations comme celles-ci et établira une institution nouvelle, absolument étrangère à nos anciennes relations avec les Etats-Unis, sans déposer un projet de loi dans le dessein de créer ce poste et de définir les prévogatives et les attributions du plénipotentiaire? En tant que partie de l'empire britannique, nous sommes déjà représentés aux Etats-Unis par un plénipotentiaire anglais. Nous allons changer cette situation et nous avons notre propre représentant.

On ne saurait dire que la nomination d'un autre homme n'influera en aucune manière sur l'ancien ordre de choses. Elle exercera nécessairement une influence. Il est des choses graves au sujet desquelles aucun doute ne doit exister, et les relations entre l'embassadeur anglais et le fonctionnaire que nous nommerons devraient être de nature à rendre tout conflit ou tout malentendu impossible. On conçoit que notre représentant pourrait faire certaines recommandations au gouvernement des Etats-Unis, tandis que le représentant de toute la nation et de l'empire britannique en ferait d'autres.

Ce n'est pas une mince affaire que de créer une institution pour la conduite des relations diplomatiques entre les deux pays en vertu d'un simple décret du conseil, à la faveur duquel le Gouvernement nomma une commission du commerce chargée de procurer des commandes à nos fabriques de munitions et d'assurer la rapidité du transport par les chemins de fer américains. Ces relations ont une importance telle, que le Gouvernement devrait énoncer sa politique toute entière dans une loi qui serait discutée à fond avant d'entrer en vigueur.

Je ne suis pas contraire à l'idée que l'on émet ici. Ma joie sera d'autant plus grande que nos relations avec nos puissants voisins deviendront plus étroites. Je veux que les rapports les plus libres existent entre nos huit millions de Canadiens et les cent vingt millions d'habitants de la république américaine; aussi me plais-je à espérer que la mesure en question sera prise de façon à traduire de façon constitutionnelle le sentiment populaire, et qu'on s'abstiendra d'arrêter au hasard des dispositions que l'on pourrait plus tard jugées impraticables et fondées sur tout autre chose que les larges et solides principes de la constitution.

M. McMASTER: Dans l'exercice de ses fonctions diplomatiques, ce représentant aura-t-il directement affaire au gouvernement américain ou devra-t-il recourir à l'intermédiaire de l'ambassadeur anglais?

L'hon. M. ROWELL: Cela dépendra beaucoup, je crois, de notre entente avec le gouvernement impérial et de la nature de la question dont il s'agira. Dans une affaire où le Canada serait seul concerné, notre représentant interviendrait directement, tandis qu'il devrait agir de concert avec l'ambassadeur d'Angleterre si la question regardait le gouvernement impérial aussi bien que le Canada.

POSTE.—SERVICE EXTERIEUR.

Traitements et allocation..	$16,428,354.75
Service Postal..	8,234,337.50
Divers..	843,838.00
Territoire du Yukon..	195,000.00
	$19,701,530.25

M. McKENZIE: L'an dernier, quand il s'est agi du service postal et des entrepreneurs des postes, c'est le ministre de la Justice (M. Doherty), aujourd'hui absent, qui faisait fonction de ministre des Postes. Les entreprises du courrier et surtout les marchés faits avant la guerre furent l'objet d'une discussion complète au cours de laquelle on insista tout particulièrement sur la cherté de la vie pour les chevaux,—si je puis dire,— sur le coût des voitures et de toutes choses, dont le prix s'était accru de près de 400 p. 100. On fit en outre observer qu'il était peu raisonnable de compter que les entrepreneurs pussent se conformer aux stipulations de marchés conclus en temps normal et qui leur faisaient perdre de l'argent.

Dans le temps, le ministre intérimaire des Postes promit de mettre la question à l'étude, ce qui nous fit espérer que l'on viendrait en aide aux entrepreneurs. On n'a rien tenté, me dit-on, pour améliorer leur sort, et c'est pour cela que je me permets aujourd'hui de dire au ministre que si on n'entend ni modifier les marchés en question, ni ajouter quelque peu à la rémunération de ceux qui, fournissant les cautionnements nécessaires, se sont engagés à faire le service du courrier, il y aurait lieu de remettre ce service en adjudication. De cette façon, il serait effectué en tenant

compte de la situation présente. La guerre ayant éclaté tout à coup, on a vu le prix de toutes choses s'augmenter du double et même du triple. Il est donc souverainement injuste d'exiger qu'en de pareilles circonstances les malheureux entrepreneurs soient tenus aux conditions de leurs marchés

Etant avocat, mon honorable ami (M. Rowell) sait que les parties à un marché sont censés être au fait de tout ce qui s'y rattache, mais il n'est pas supposé qu'elles se prémunissent contre des circonstances qu'il leur est impossible de prévoir. Lorsque, aux premiers temps de la guerre, ces hommes s'engagèrent à transporter le courrier pendant quatre ans, ils ne pouvaient savoir quel serait l'effet de l'état de guerre sur les divers éléments qui entrent dans l'accomplissement de marchés pareils; aussi, les gens n'ont-ils pas le droit de compter—je n'y compte pas moi-même—que leur courrier leur soit apporté en la manière habituelle et aux dépens des malheureux entrepreneurs.

L'année dernière, le ministre intérimaire pensait pouvoir régler la question, mais la tâche lui a vraisemblablement semblé trop épineuse. Ce n'est pas chose facile, j'en conviens, que de modifier ces marchés-là et y ajouter de nouvelles stipulations. A défaut d'autre chose, on pourrait peut-être ajouter un peu à la rémunération des entrepreneurs, la proportionner à la cherté plus grande de toutes choses. Si cela est jugé impossible, je tiens à ce que l'on fasse une nouvelle adjudication de ces entreprises afin de venir en aide aux adjudicataires actuels à qui les conditions de leurs marchés font perdre de l'argent.

Je n'ai pas entendu dire que le département ait tenté quoi que ce soit dans le but de remédier à cet état de choses, je n'ai jamais entendu dire, non plus, qu'il ait rempli la promesse faite l'an dernier par le ministre intérimaire des Postes. S'il n'en a encore rien fait, il devra profiter de la première occasion qui se présentera pour tirer de leur situation plus qu'embarrassante ceux qui ont à souffrir de ce que la situation n'est plus aujourd'hui la même qu'à l'époque où ils se sont liés par leurs marchés.

L'hon. M. ROWELL: La question soulevée par le leader de l'opposition est très importante, non seulement pour les porteurs du courrier eux-mêmes mais pour le service dont ils s'acquittent. Si je ne me trompe, tous les honorables députés ont des commettants que cette affaire intéresse. A la session dernière, l'honorable représentant de Peterborough-Ouest (M. Burnham) a présenté la résolution suivante:

La Chambre est d'avis que le Parlement devrait autoriser le ministre des Postes à reviser les marchés relatifs au transport du courrier rural qui ne sont pas encore pleinement exécutés, afin que le service ne souffre pas des conditions injustement imposées auxdits entrepreneurs par la hausse soudaine des prix due aux circonstances extraordinaires qui influent de manière fâcheuse sur le taux de rémunération sur lequel lesdits marchés étaient fondés.

Voilà qui exprime, sous une autre forme, l'idée émise, ce soir, par le chef de l'opposition. Elle représente sans contredit la situation dans tout le pays. Il est indubitable que des marchés ont été passés avant les hostilités sur une base de prix et de conditions absolument différents de ceux qui ont existé durant la guerre et surtout dans les dernières années. Je me suis reporté aux paroles du ministre intérimaire des Postes, auxquelles mon honorable ami a fait allusion, et je vois que l'honorable ministre, au cours de ses conversations sur cette question, a dit:

C'est possible, probable même; mainte et mainte fois on a fait observer au ministère qu'il en était ainsi, et il se peut bien que l'on ait assez souvent exposé les choses sous leur jour véritable. Toutefois, le moyen d'obvier à pareil inconvénient ne consiste pas, à mon avis, à autoriser le ministre des Postes à annuler les marchés pour en faire de nouveaux avec les adjudicataires actuels. Si par suite de circonstances imprévues la rémunération des courriers d'entreprise est devenue insuffisante, mieux vaudrait peut-être résilier les marchés existants pour faire de nouveaux appels de soumissions; on pourrait alors faire de nouvelles offres en tenant compte des conditions qui prévalent à l'heure actuelle. Chaque fois que l'on a fourni au ministère la preuve que de fortes pertes d'argent étaient attribuables à des circonstances tout à fait imprévues—ce qui a été fait à différentes reprises— nous avons annulé les marchés et fait de nouveaux appels de soumissions, et notre intention, je dois le dire, est de continuer d'agir de la sorte. Je considère que nous n'avons pas le droit de modifier les stipulations des marchés actuels pour ajouter à la rémunération des entrepreneurs; cela, en effet, équivaudrait à la conclusion de nouveaux marchés; or, quand il s'agit de faire quelque nouveau marché, il convient, ce me semble, tant dans l'intérêt général que pour user de justice envers ceux qui pourraient aimer à faire des offres, de procéder comme je viens de dire. Le ministère est disposé à prêter son aide de cette manière quand il lui sera démontré que l'entrepreneur subit une forte perte d'argent.

Les membres du comité y verront la politique dessinée, il y a un an, par le ministre des Postes. D'après cette politique, si l'entrepreneur du courrier rural a droit de se plaindre que les prix de son marché ne lui permettent pas de faire son service, si ce n'est à perte, le marché peut être annulé

pour faire place à de nouvelles soumissions. Il a ainsi la chance d'obtenir l'entreprise à de meilleures conditions en concurrence avec d'autres. Cette politique a été mise à exécution par le département durant l'année.

Lorsque le courrier qui demande une augmentation d'appointements ou l'annulation d'un marché, peut établir à la satisfaction du département qu'il perd de l'argent dans l'exercice de son emploi, on fait un nouvel appel de soumissions. Se présente-t-il une offre raisonnable, on passe un nouveau marché et l'entrepreneur est libéré de ses obligations. L'ancien entrepreneur fait une soumission et il se trouve sur le même pied de concurrence avec les autres. Ce principe a été appliqué à toutes les entreprises octroyées avant le premier de janvier 1918. Quant aux entreprises concédées depuis cette date, le département a décidé que tout concessionnaire faisait un marché en tenant compte des conditions actuelles, et que ces conditions n'avaient pas assez changé depuis 1918 pour justifier l'annulation de l'entreprise.

M. McKENZIE: Certains entrepreneurs ont écrit que depuis la concession de leur entreprise, de nouvelles adjudications ont été mises au concours même trois fois, mais que le département ayant trouvé ces soumissions trop élevées, a forcé les malheureuses victimes à faire le travail aux conditions de leur ancien marché. Si on l'exige, je fournirai les preuves par écrit de l'exactitude de mon assertion. Un homme dit: C'est la troisième fois que le Gouvernement demande de nouvelles soumissions pour mon entreprise, mais chaque fois, il a trouvé les soumissions trop élevées et a refusé de faire un nouveau marché, de sorte que je suis forcé de continuer mon ancien travail.

L'hon. M. ROWELL: Je ne fais qu'exprimer mon opinion à titre de membre du Gouvernement, mais je pense que dans un cas comme celui-ci, il devrait y avoir moyen d'aider cet entrepreneur. Je serais d'avis d'ajouter quelque chose au marché. Si le Gouvernement ne peut trouver preneur au prix qu'il offre, il devrait venir en aide à l'adjudicataire actuel. J'en parlerai au ministre des Postes.

M. McKENZIE: Je trouve sérieux ce que dit le suppléant du ministre des Postes touchant les marchés conclus en 1918. Naturellement, les choses n'ont pas beaucoup changé. Le peuple était averti de l'état des choses. Mais je suis d'avis qu'il y aurait lieu d'avantager ceux qui avaient antérieurement conclu des arrangements. Ils doivent être nombreux. Je n'en ai mentionné qu'un petit nombre.

Mais il se trouve de nombreux adjudicataires d'entreprises dont les contrats sont de beaucoup antérieurs à 1918. Personnellement, je sais que dans la région de l'île du Cap-Breton il a été à maintes reprises fait appel de soumissions en remplacement d'entreprises anciennes; mais ces soumissions n'ont pas été acceptées, le département les considérant trop élevées. Bien entendu, l'administration pouvait exiger de l'adjudicataire qu'il parachevât l'entreprise dont il s'était chargé et dont il avait garanti l'exécution; et c'est ce qui s'est fait quelquefois. On dira peut-être que c'est là de l'économie, mais c'est de l'économie pratiquée aux dépens du pauvre homme, économie que le peuple canadien répudie, si je ne me trompe.

M. SUTHERLAND: J'ai le souvenir très net qu'il y a à peu près un an certains facteurs urbains furent placés sous la direction de la commission du service civil, mais non les courriers d'entreprise de la campagne. Le ministre peut-il nous dire quelle est la rémunération moyenne de ces courriers d'entreprise de la campagne, comparée à celle des facteurs urbains? C'est peu de temps après la prorogation de la session dernière que les facteurs de Toronto se mirent en grève. Ils demandèrent un relèvement de leurs appointements et leur demande fut agréée. Quant aux courriers d'entreprise de la campagne, quelques-uns, devenus adjudicataires d'entreprise il y a plusieurs années, ont pu se maintenir; mais d'autres se sont plaints amèrement de ce qu'ils n'avaient pu faire leurs frais par suite du renchérissement de la vie. En effet, les courriers d'entreprise de la campagne sont tenus de fournir cheval et voiture en vue de l'exécution de leur marché, tandis que les facteurs urbains n'ont pas à tenir compte de cette dépense, et en outre reçoivent leur uniforme. Cette comparaison que je viens de faire au sujet des dépenses aura, je pense, son utilité pour la Chambre et le pays au moment actuel.

L'hon. M. ROWELL: Je ne comprends pas bien ce que veut dire l'honorable député quand il affirme que les facteurs ont été de date récente placés sous la direction de la commission du service civil. S'il a à l'esprit les facteurs urbains, voilà plusieurs années qu'ils sont sous la direction de cette commission. Je ne vois pas qu'il y ait lieu

de faire le rapprochement entre la rémunération des postiers des villes grandes et petites et les sommes payées à des courriers d'entreprise. Il arrivera qu'un courrier parcoure le chemin toute la journée, tandis qu'un autre ne fournira que quelques heures de service actif, suivant la nature des circonstances.—Ces deux classes d'employés opèrent dans des conditions tellement différentes que je n'ai pas de chiffres pouvant fournir un terme de comparaison tel que le demande l'honorable député (M. Sutherland).

En réponse au leader de l'opposition j'ai exprimé ma propre opinion que s'il arrive qu'un courrier d'entreprise a signé un marché avant la guerre à des prix d'avant-guerre, et que si, plus tard, il a été fait un nouvel appel de soumissions sans que le département ait pu obtenir une offre qui lui paraisse acceptable, le marché préexistant devrait être ratifié pour ne pas forcer l'adjudicataire à faire la besogne à l'ancien prix. D'autre part si l'administration ayant fait appel de soumissions reçoit une offre qui est jugée raisonnable, il serait, je pense, de son devoir, dans l'intérêt public, d'agréer cette offre.

M. SUTHERLAND: Je ne vois pas pourquoi on ne saurait faire le rapprochement entre la rémunération accordée aux postiers et la somme versée aux courriers d'entreprise à la campagne. Le parcours moyen pour un courrier d'entreprise est de 20 à 25 milles, ce qui représente sûrement une journée de travail, maintenant que le pays se met à adopter la journée de huit heures. Le courrier d'entreprise à la campagne est tenu de se pourvoir de cheval et voiture, je l'ai déjà fait observer, et si l'on faisait le rapprochement que j'ai proposé, on constaterait, je pense, qu'il touche beaucoup moins que le facteur urbain qui n'est pas tenu de faire cette dépense et à qui l'on fournit un uniforme.

M. MACKIE (Renfrew-Nord): Comparaison faite entre 1919 et 1915, le ministre voudra-t-il dire ce qu'il considère être un chiffre acceptable d'augmentation de traitement pour le courrier d'entreprise à la campagne?

L'hon. M. ROWELL: Il m'est impossible, je dois l'avouer, de répondre à la question tellement sont nombreuses les conditions dont il faudrait tenir compte.

Il faudrait savoir quel est le contrat actuel et comparer les termes stipulés en 1919 avec ceux de 1915. Cela, je pense, serait du ressort des experts-aviseurs du ministère des Postes.

M. MACKIE: Le ministre intérimaire qui fut chargé des Postes l'an dernier nous apprend que l'accroissement de quinze pour cent était, à son avis, suffisant, que le courrier de livraison rurale et le pays devraient en être tous deux satisfaits. Ce serait agir sagement, je pense, que d'annuler les contrats existants et demander de nouvelles soumissions, vu l'insuffisance de la remunération actuelle. Je pense à un courrier d'entreprise qui reçut mille dollars en échange du travail qu'il exécuta. On lui conseilla d'abandonner son contrat et de soumettre une nouvelle offre. Il le fit; il accrut sa soumission au chiffre, qu'il croyait équitable, de 1,250 dollars. Il était l'unique soumissionnaire. Des mois s'écoulèrent sans que le nouveau contrat fût accepté. Survint alors un représentant du ministère des Postes, qui, en s'adressant de porte en porte, réussit à la longue à faire accepter à un cultivateur en retraite un contrat de 950 dollars. Le fonctionnaire du ministère avait décrit à ce cultivateur en retraite les délices du transport des lettres, où l'on entend dès l'aube les oiseaux chanter. Mais il ne l'avait pas éclairé sur les bancs de neige qu'il faudrait franchir l'hiver et autres choses du même genre. Et le cultivateur presse maintenant le représentant du ministère de lui obtenir une augmentation d'au moins quatre cents dollars, pour qu'il puisse subvenir à ses dépenses. Je considère tout-à-fait injustes les tactiques du ministère en ce cas.

L'hon. M. ROWELL: Dans le cas auquel l'honorable député a fait allusion, le fonctionnaire fut peut-être trop zélé pour l'intérêt public et trop désireux de rabattre les dépenses. Si l'augmentation n'était qu'au taux dont a parlé mon honorable ami, j'aurais accordé le contrat.

M. MACKIE: Alors, je désire que le ministre attire sur ces faits l'attention du directeur général des Postes, lequel n'a pas l'honneur de siéger dans cette Chambre. Il verrait à ce que cet individu obtienne une augmentation convenable de remunération.

M. HOCKEN: M'est-il permis, monsieur le président, de parler des articles relatifs aux appointements du ministère des Postes compris sous le chapitre du gouvernement civil, et de poser au ministre des questions là-dessus?

M. LAPOINTE (Kamouraska): Il nous faudra revenir à cet article, je suppose. J'ai aussi à en dire un mot.

M. le PRESIDENT (M. Steele): Il est dans l'ordre que l'honorable député parle

de traitements du sous-ministre et de son adjoint, articles qui n'ont pas encore été adoptés.

M. HOCKEN: Cela me procurera l'occasion que je cherche.

M. le PRESIDENT: Les fonctionnaires ont la direction du service extérieur. L'honorable député se conformerait à la question.

M. HOCKEN: Je n'ai rien à dire quant au sous-ministre, mais je voulais savoir si l'augmentation votée à M. Verret est due aux services qu'il a rendus relativement au vol des questions d'examens de la commission du service civil. Peut-être le ministre ignore-t-il les circonstances: je suis prêt à les lui raconter, s'il le désire. On se rappelle qu'un individu du nom de Petitclerc fut surpris avec les questions d'examen en sa possession, et que subséquemment un M. Robert, du ministère des Postes fut arrêté. Là-dessus M. Foran, le secrétaire de la commission du service civil, téléphona à l'inspecteur de la police de conduire le prisonnier au bureau de M. Verret. Lorsqu'il fut. . .

M. le PRESIDENT: Il serait dans l'ordre de discuter tout ce qui, chez cet adjoint, concerne le service extérieur du ministère des Postes. Mais il ne le serait pas du tout de soulever cette question sur cet article.

M. HOCKEN: Je voulais seulement démontrer comment les démarches prises laissèrent toute l'affaire entre les mains de la commission.

M. CHISHOLM: L'honorable député de Renfrew-Nord (M. Mackie), a cité un cas particulier de son comté. J'ai un cas semblable à soumettre au ministre. Le printemps dernier, avant de m'en retourner, j'eus un entretien avec un des fonctionnaires du département. Je lui soumis un cas concret; je lui racontai les faits autant que je les connaissais; et je le convainquis tellement qu'il me promit de renouveler le contrat et de demander des soumissions.

C'est ce qu'il a fait. Dans le courant du mois de juin, il a reçu des offres qu'il a considérées tellement élevées qu'il a demandé de nouvelles soumissions. Il a fait cela une troisième fois. Puis il est entré en comunication avec les soumissionnaires pour les engager à entreprendre le service à meilleur marché. Je n'ai aucun reproche à adresser au fonctionnaire en question, car je sais que c'est l'un des meilleurs fonctionnaires du département; je veux parler du surintendant des entreprises pour le transport des lettres. Toutefois, il laissa traîner la chose jusqu'en avril, alors qu'il décida finalement d'adjuger l'entreprise à une autre personne. La différence entre l'ancien prix et le nouveau était si grande que le département aurait dû se rendre compte que le premier entrepreneur n'avait pas été traité justement. Il avait eu l'entreprise pendant quatre ans—elle avait été adjugée avant la guerre—et recevait moins de $1,600 pour ses services. La plus basse des offres nouvelles que le surintendant ait pu obtenir était de $3,600, et c'est à ce prix qu'il a fallu finalement adjuger l'entreprise. Je prétends qu'en procédant comme il l'a fait, le département a réussi à ruiner le premier entrepreneur. C'était un homme honorable, qui a sacrifié tout ce qu'il possédait, plutôt que de faire perdre ceux qui avaient garanti pour lui, et maintenant il n'a ni feu ni lieu. Il me semble que dans un cas comme celui-ci le département devrait venir en aide et compenser jusqu'à un certain point cet employé pour les services qu'il a rendus pendant les mois durant lesquels le département fouillait toute la région pour trouver quelqu'un qui voulût faire le service à moins de $3,600. De toute façon, ce n'était pas la plus basse soumission.

M. EDWARDS: Combien s'est-il écoulé de temps?

M. CHISHOLM: Neuf mois.

L'hon. M. ROWELL: Quel service était-ce?

M. CHISHOLM: Le service de Margaree à Inverness.

L'hon. M. ROWELL: Avec ces renseignements, le département pourra examiner la chose.

M. CHISHOLM: Je n'ai pas cessé de faire des demandes au département depuis ce temps-là et je n'ai pas pu réussir à obtenir quoi que ce soit pour cet homme.

M. LAPOINTE (Kamouraska): J'ai une demande à présenter au nom d'une très grande population habitant le district que longe le Transcontinental entre Québec et Edmunston (N.B.). Le chemin de fer de l'Etat fait circuler deux trains par jour dans chaque direction. Il y a un wagon-postes attaché au train qui quitte Québec dans l'après-midi, mais ce wagon ne va pas plus loin que Monk, dans le comté de l'Islet, à environ 100 milles de Québec, et là il est attaché au train qui revient. Les habitants de la région située entre Monk et Edmunston demandent que le wagon reste avec le

train pour distribuer les dépêches tout le long du parcours. Des requêtes ont été envoyées au département l'automne et l'hiver derniers, demandant cette amélioration. C'est une section très importante dans laquelle les compagnies d'exploitation forestières font un gros volume d'affaires. Il y a entre autres les importantes colonies de Pohenagamooke, Blue-River, Rivière-Ulanie, Lac-Long, Saint-Eleuthère, Escourt et Baker Lake. La plus grande partie du district en question se trouve dans les comtés de Témiscouata, Kamouraska et l'Islet, et le reste dans la province du Nouveau-Brunswick. Je ne comprends pas pourquoi le département ne fait pas fonctionner ce wagon sur tout le trajet au lieu de l'arrêter à Monk.

L'hon. M. ROWELL: La question de mon honorable ami doit être envisagée à un double point de vue: le public qu'il s'agit de servir et le coût de ce service. Une des raisons pour lesquelles on n'a pas pu jusqu'ici donner un service postal plus complet sur un certain parcours de la ligne est dû à ce que le service coûte trop cher. En général, le service des chemins de fer dépend du volume d'affaires et le service est augmenté à mesure que le volume d'affaires s'étend. Quant à la région particulière dont on a parlé mon honorable ami et certaines autres régions desservies par les chemins de fer de l'Etat, la question, ainsi que je l'ai dit vendredi soir, est actuellement étudiée par le département des Postes. On a reçu plusieurs demandes pour l'extension du service postal; le département est en train de les examiner afin de voir ce que l'on peut faire pour satisfaire aux besoins des différentes localités et en même temps protéger l'intérêt public et ne pas grever le trésor dans une trop large mesure.

M. McKENZIE: Pour revenir à la question des entreprises, j'ai ici une lettre provenant d'un endroit appelé Boundary Creek, dans la province d'Alberta. Elle m'est adressée par un entrepreneur qui est un vieux serviteur du département des Postes, son contrat datant de 1911. Il m'écrit qu'il a fait des efforts désespérés pour être libéré de son entreprise, mais tout ce qu'il peut obtenir du département, ce sont des lettres le menaçant ainsi que ceux qui ont garanti pour lui que s'il ne remplit pas les obligations de son engagement on saisira sa caution.

Le nom de cet entrepreneur est Stuart Selby. Il m'est parfaitement inconnu, et s'il m'a écrit, c'est qu'il espérait qu'à titre de chef de l'opposition, je saisirais le département de cette affaire.

Son itinéraire s'étend de Carlston à Boundary-Creek, aller et retour; c'est une ligne de 35 milles. Cet individu paraît être à bout de ressources. D'après la lettre qu'il m'écrit, c'est à peine si la somme qu'il reçoit du département suffit au paiement de l'entretien de ses chevaux; il est lié par un contrat et se trouve réduit à l'impuissance.

Dans la région que j'habite il y a un service de poste à effectuer sur une distance de 25 milles, aller et retour, de la gare du chemin de fer à Christmas Island jusqu'à la tête de East-Bay. Le courrier McIntyre, exécute cette entreprise de transport depuis nombre d'années. Il a demandé quelque indemnité, mais jusqu'ici on n'a pas tenu compte de ses réclamations et il s'acquitte encore bien fidèlement de son service. Il y a un autre courrier d'entreprise, dans la partie nord du comté de Victoria, et qui fait le transport des dépêches d'Englishtown à Path-End ou Ingonish-Ferry, au pied du cap Smoky, sur un trajet de 35 milles en chaque sens. Ce courirer, McInnis se trouve dans la même situation que les autres qui prétendent que l'allocation qu'ils reçoivent est tout à fait insuffisante pour l'exécution de leur entreprise, encore que, s'ils n'obtiennent pas d'indemnité, force leur sera bien de continuer à l'exécuter, qu'ils se ruinent ou non.

M. EDWARDS: Ces marchés ont-ils tous été passés avant le 1er janvier 1918?

M. McKENZIE: Oui. Le marché McIntyre est de plus ancienne date que cela, ainsi que le marché McInnis. Il y a un service postal de Christmas-Island à East-Bay, trois fois la semaine. A la tête d'East-Bay le courrier se raccorde avec la route de Sydney qui s'étend de la vallée de Sydney à East-Bay, et les lettres destinées aux habitants du côté nord d'East-Bay étaient autrefois transportées par le courrier de Sydney et remises au courrier de East-Bay à Christmas-Island à la tête d'East-Bay. Ce dernier courrier transportait ces dépêches de Sydney à Christmas Island, à son retour, en faisait la distribution, et ainsi les riverains de cette route recevaient leurs objets de correspondance tous les jours, alternativement de Christmas Island et de Sydney. Or, il y a environ un an, une dame, receveuse de la poste à East-Bay, refusa de distribuer davantage ces dépêches, sous prétexte que sa rénumération était trop insuffisante pour cela. En conséquence, les riverains de la ligne de Christmas Island à East-Bay se trouvent privés de ce service dont ils jouissaient depuis trente ans. L'indemnité que demande cette dame pour distribuer les dépêches ne

saurait être d'un chiffre bien élevé; or, plutôt que de la payer, le département a jugé bon de supprimer ce service et de priver cette population de son courrier quotidien.

A diverses reprises j'ai communiqué avec le ministre et avec l'inspecteur à cet égard, et on s'est borné à me répondre que la receveuse en question refusait de faire ce travail. Jamais on ne m'a demandé de constater le prix qu'elle demandait, mais une dame habitant la campagne ne serait pas exigeante. Il faudrait lui accorder une rémunération légitime, afin que cette population puise conserver le service dont elle a joui pendant trente ans. La dépense d'une somme insignifiante ne devrait pas empêcher le ministre d'accorder un bon service.

L'hon. M. ROWELL: Je ferai faire un soigneux examen de tous les cas mentionnés par mon honorable ami et lui rendrai compte du résultat. Si l'honorable député de Renfrew-Nord (M. Mackie) veut bien me donner les détails de l'affaire qu'il m'a signalée, je veillerai à ce qu'on en fasse l'examen.

L'hon. M. BELAND: Mon honorable ami (M. Hocken) semble avoir à cœur de savoir ce qui a motivé la majoration du traitement de M. Verret. Je n'ai pas mission de défendre M. Verret ici, seulement, mon honorable ami sera sans doute bien aise de savoir que M. Verret est l'un des plus braves, des plus distingués et des meilleurs officiers qui aient servi dans notre armée expéditionnaire.

Simple capitaine, à son départ, il est revenu lieutenant-colonel, après avoir passé vingt-sept mois dans les tranchées et avoir reçu sept blessures. Il porte l'insigne de (D.S.O.) l'ordre du Service distingué.

M. HOCKEN: On sait tout cela. Je tenais à expliquer l'attitude du colonel Verret dans l'affaire Robert; mais vous n'avez pas voulu me le permettre, monsieur le président. A la suite de ce que vient de dire l'honorable député (M. Béland) on devrait me permettre de continuer.

M. le PRESIDENT (M. Steele): L'honorable député ne saurait discuter autre chose que les rapports du sous-ministre adjoint des Postes avec le service extérieur des postes.

M. HOCKEN: Evidemment, la preuve était presque à notre portée et l'individu allait tout avouer; mais après avoir passé trois minutes avec M. Verret, il s'est renfermé dans le mutisme.

M. le PRESIDENT: A la question.

[M. McKenzie.]

M. LAPOINTE (Kamouraska): Vendredi, le ministre a promis de donner certains renseignements demandés par le député de Dorchester (M. Cannon).

L'hon. M. ROWELL: Je me ferai un plaisir de les lui donner. Les dépenses de M. Laflamme, secrétaire particulier du ministre des Postes, à l'occasion dont il a été question, ont été payées par le département des Postes et les dépenses du ministre des Postes lui-même par le département de la Milice. Les dépenses de M. Laflamme se sont élevées à $1,970.61.

M. LAPOINTE (Kamouraska): Pour ses frais de voyage ?

L'hon. M. ROWELL: Oui, et ses frais d'hôtel.

M. LAPOINTE (Kamouraska): Recevait-il un traitement en plus de cette somme ?

L'hon. M. ROWELL: Il s'agit ici de ses frais de voyage. Il devait avoir en plus son traitement.

M. WILSON (Saskatoon): Le ministre est au courant de la grève des facteurs qui est arrivée l'été dernier et qui a causé tant d'ennuis et des pertes considérables dans la ville que je représente. On avait accordé une gratification spéciale de guerre et le retard apporté à sa distribution a amené la grève. Cette gratification prenait fin avec l'exercice financier. A-t-elle été renouvelée et les hommes sont-ils satisfaits de leur rémunération, parce que nous voulons éviter une autre grève cette année ?

L'hon. M. ROWELL: Toutes les gratifications dont parle l'honorable député ont été continuées jusqu'au 31 mars de cette année. Le Gouvernement a présenté à la Chambre un budget supplémentaire pour continuer la gratification pendant trois autres mois, c'est-à-dire jusqu'au 1er juillet et les hommes reçoivent maintenant la gratification exactement comme ils l'ont reçue l'an dernier. Longtemps avant le 1er juillet, le Gouvernement prévoit que le projet de reclassement sera présenté et en conformité de reclassement, on soumettra à l'approbation de la Chambre, une nouvelle échelle de traitements et un nouveau système de gratifications remplacera entièrement les anciens traitements et l'ancienne gratification.

M. SUTHERLAND: Combien les facteurs sont-ils payés, actuellement ?

L'hon. M. ROWELL: En outre de la gratification, le salaire minimum est de

$2 par jour et le salaire maximum est de $3, avec une augmentation de 25 cents par jour et par an. En plus, il y a une série de gratifications et d'allocations dont le total s'élève à $350 dans l'Est et $300 dans l'Ouest et qui a été ajouté au salaire dans chaque cas. De plus, on leur donne une allocation supplémentaire de vivres de $180, ceci dans l'Ouest.

M. SUTHERLAND: Quel serait le salaire maximum ?

L'hon. M. ROWELL: $939 pour le salaire et $350 pour la gratification, soit un total de $1,289.

M. EDWARDS: A propos du renouvellement des entreprises avec les courriers d'entreprise, le Gouvernement a adopté un système très juste et très sage, en permettant à ceux qui ont signé leur contrat avant le 1er janvier 1918, d'être relevés de leurs obligations, s'ils le désiraient. Mais dans les cas ou après la publication d'annonces, on a reconnu qu'il était impossible de trouver quelqu'un qui veuille soumissionner pour le transport de la poste sur un circuit, le Gouvernement devrait accepter l'impossibilité d'obtenir des soumissions comme une preuve que le prix payé était trop faible et s'il est vrai que le Gouvernement doit faire continuer le service et obliger le postillon original à se conformer à son contrat, il ne devrait être obligé que pour un temps raisonnable, après que le gouvernement a épuisé ses efforts pour obtenir des soumissions et on devrait accorder à l'homme, quelque indemnité pour maintenir le service. On ne devrait pas l'obliger à l'exécuter parce qu'on trouve impossible d'obtenir des soumissions pour le même genre de travail.

Il y a une autre question sur laquelle je veux attirer l'attention du ministre qui fait fonction de directeur général des Postes (M. Rowell) et j'espère que le département s'en occupera davantage qu'il ne l'a fait dans le passé.

Le Gouvernement a jugé bon de fixer les salaires des facteurs et le ministre vient de nous dire qu'avec le boni, leur salaire maximum s'était élevé, l'an dernier, à $1,289. Dans les districts ruraux, les maîtres de poste de villages assez importants, ne reçoivent pratiquement rien et n'ont jamais rien reçu du gouvernement, qui ne les a pas traités avec justice. Je parle du maître de poste dont tout le temps est occupé par le travail de son bureau. J'ai examiné avec le sous-ministre des Postes, le cas du maître de poste de Sydenham, le village le plus important de ma circonscription et j'ai demandé si on ne pouvait pas faire quelque chose pour accorder justice à cet homme au sujet de son salaire. Tout son temps est pris par les occupations de son bureau; il doit s'y trouver à sept heures du matin pour préparer le courrier qui doit partir par la voiture et il faut qu'il y reste jusqu'à huit ou neuf heures du soir. Bien que ces heures de travail soient très longues, il ne reçoit pour salaire que $800 à $900 par an, ce qui est absolument injuste. Cet homme est tout autant un serviteur public qu'un facteur ou un employé du service civil à Ottawa, dont le traitement est beaucoup plus élevé.

La majorité des maîtres de postes dans les districts ruraux généralement, tiennent magasin ou ont d'autres occupations, outre ces fonctions; c'est une autre corde à leur arc, et en pareils cas, ils ne font pas de gros sacrifices.

Cependant, je désire appeler l'attention du département sur certains cas dans des villages à la campagne, où le maître de poste doit consacrer tout son temps à l'administration de son bureau. Ces gens devraient être placés dans une catégorie différente de la plupart de leurs collègues et ils devraient recevoir un traitement fixe comme les autres employés des Postes et les fonctionnaires civils à Ottawa. L'Etat bénéficie de leurs services, mais ils ne sont pas payés en conséquence. Dans un gros village, comme celui que j'ai mentionné, le bureau de poste dessert non seulement la population, mais il est le point de distribution pour plusieurs itinéraires de la poste rurale, de sorte que la tâche du maître de poste est extrêmement plus ardue. Les fonctionnaires des postes, à Ottawa, travaillent huit ou neuf heures par jour, et tous reçoivent de meilleurs appointements que le maître de poste de village. Dans mon comté, il y a peut-être deux ou trois cas de cette nature. J'ose donc espérer que le département étudiera sérieusement la question de placer ces maîtres de poste dans une catégorie à part et leur accordera des traitements proportionnés à la tâche qu'ils accomplissent.

M. BOYCE: Il n'y a pas, à mon avis, un corps d'employés civils plus fidèles que les facteurs de la poste rurale; ils accomplissent leur tâche d'une façon splendide pour des traitements variant entre 700 et 900 piastres par années; de plus, ils sont obligés de fournir leurs chevaux pour faire ce service, au moins un et parfois deux. Peu importe que les chemins soient passables ou non, ils sont obligés de faire leur

service, beau temps mauvais temps, et, à la fin de l'année, ils se rendent compte qu'ils ne sont pas en mesure de joindre les deux bouts. Dans les villes, les facteurs reçoivent des appointements de 1,000 à 1,500 piastres par année, et tout fonctionnaire civil touchant moins de 1,800 piastres a droit à une allocation de vie chère de 250 à 300 piastres. Pour quelle raison le Gouvernement ne montrerait-il pas la même générosité à l'égard des facteurs de la poste rurale? N'ont-ils pas droit à la même considération que les employés civils des villes?

Des maîtres de poste de la campagne touchent 40 piastres par mois, mais le département ne paraît pas se soucier de mettre fin à cet état de choses. On semble vouloir adopter l'attitude qu'ils n'ont qu'à retitrer leurs maigres appointements et à garder le silence. Je suis en mesure de citer le cas d'un facteur qui transporte le courrier tous les jours à six milles de distance pour la magnifique somme de 300 piastres par année; cependant, quelques collègues ont l'air de vouloir dire que ces employés sont bien rétribués.

Je n'ai pas l'intention de faire des menaces, mais je suis au fait que, dans le comté que je représente ici, une grève se produira avant une couple de mois, si les employés des postes ne sont pas traités plus généreusement, et personne ne les blâmera.

J'ose donc espérer que le département tentera de remédier à cette situation intolérable; car s'il survient une grève dans mon comté, vous pouvez être assuré qu'il s'en produira par tout le pays. Les demandes de ces hommes ne sont pas exagérées; ils demandent d'être traités avec justice et qu'on reconnaisse convenablement les excellents services qu'ils rendent au public.

M. SUTHERLAND: Voilà exposée au grand jour l'une des raisons qui portent les gens à déserter la campagne pour venir s'établir dans les villes. Lorsque vous voyez passer, par tous les temps, le facteur rural en haillons et couvert de boue, fournissant ses chevaux et ses voitures en parcourant un trajet de 25 milles pour un traitement annuel de 800 piastres et que vous le comparez au facteur de ville, l'explication saute aux yeux. Ce dernier touche un traitement annuel d'environ 1,300 piastres; il reçoit deux uniformes et il n'a ni chevaux ni voitures à fournir. On constate de suite l'injustice qui est faite aux facteurs de la poste rurale, sans compter que les méthodes mises en œuvre par les employés des postes pour sauter à la gorge du Gouvernement et l'obliger à faire droit à leurs demandes sont un autre indice que les facteurs ruraux subissent des injustices criantes.

Le facteur de la campagne est obligé de fournir des cautions. Je ne sais si le facteur de la ville est soumis à la même obligation, mais je ne le pense pas. J'ai eu connaissance de plusieurs cas où des facteurs de la poste rurale ont été obligés d'abandonner leur entreprise après avoir perdu le peu d'argent que représentaient leurs chevaux et leurs voitures; ils sont devenus journaliers, travaillant ici et là. Quant à la fermeture des petits bureaux de poste, par tous les districts ruraux, j'aurai aussi quelques observations à faire entendre. La création du service de la distribution rurale a été, à mon avis, le plus grand bienfait qu'ait jamais reçu la population des campagnes; le programme du Gouvernement, toutefois, à l'heure qu'il est, c'est de fermer autant de bureaux de poste qu'il peut, sans s'occuper des inconvénients qui en résulteront pour la population. Nombre de ces bureaux de poste, l'honorable député de Frontenac (M. Edwards) l'a fait observer, sont situés dans des magasins généraux, dans des petits villages comptant à peine une quarantaine de maisons; le maître de poste reçoit une bagatelle en fait de traitement et le loyer du bureau est insignifiant. Dans le cours de l'été dernier, une couple de bureaux de poste ont été fermés dans le comté que j'ai l'honneur de représenter ici; ces bureaux, à mon avis, étaient utiles. Je me suis rendu compte que le département a commis une injustice tant à l'égard des gens du voisinage immédiat que des cultivateurs de la région avoisinante, qui avaient pris l'habitude de se réunir au bureau de poste après la journée, et y achetaient souvent des mandats de poste et ainsi de suite.

Dans les régions densément peuplées, ces magasins généraux sont le rendez-vous des habitants qui viennent, le soir, y traiter leurs affaires. Ils servent par conséquent à un but utile. Un de ces bureaux dont je parle se trouvait à environ cinq milles et l'autre huit milles d'un village faisant partie d'un territoire où la livraison sur route du courrier donnait d'excellents résultats. La recette dans les deux cas dépassait de 100 piastres ce que les bureaux coûtaient au pays. Le rapport du directeur général des Postes ne nous fournit plus certains renseignements qu'il contenait autrefois et je n'ai pas les chiffres des quelques dernières années; mais pour l'année 1916, le revenu d'un de ces bureaux a été de $182.13; le salaire,

$68. Le receveur, en plus, touchait $6. de loyer pour tenir la poste de Sa Majesté dans son magasin. Le ministère tirait de ce bureau $118 de plus qu'il ne lui coûtait. L'autre bureau, situé à environ quatre milles, accusait un excédant d'environ $94 sur les frais de l'administration. On les a fermés tous les deux, et c'est autant de perdu. Les compagnies de messageries ont pensé avoir intérêt à ouvrir là des bureaux qui recueilleraient les affaires dont les postes avaient le bénéfice autrefois. Je n'aime pas à parler de choses de ce genre et ces deux cas sont les seuls à l'égard desquels, dans le comté que je représente, j'ai trouvé mauvais que l'on fermât les bureaux. Les deux ministres précédents avaient conseillé, d'après l'avis de l'inspecteur de cet arrondissement, la fermeture de ces bureaux; mais, quand l'affaire leur eut été exposée, ils s'aperçurent qu'il était sage de les maintenir. Quoi qu'il en soit, le présent directeur général des Postes a cru bon de les fermer, avec la conséquence que j'ai signalée. Une autre objection se présente, c'est qu'il faudra payer $4.50 une boîte se dressant sur la route et défigurant deux jolis hameaux.

On n'agit pas ainsi partout: j'ai demandé ce qui en était de comtés voisins du mien, et l'on m'a dit que, malgré une recette inférieure, les bureaux sont encore là. Cette distinction me paraît souverainement injuste. Si ce doit être, selon que m'en informe le ministre, une politique établie, et si l'on ferme des bureaux par centaines, sans tenir compte de la perte que fait subir au pays la livraison du courrier sur route, il faudrait au moins appliquer la même règle à toutes les divisions électorales. Je sais que dans celle qui avoisine la mienne au nord, cette politique n'est pas suivie, et l'on y maintient des bureaux dont la fermeture serait autrement justifiée que celle des deux dont j'ai parlé. Les noms de ces bureaux sont Verschoyle et Culloden, et ils existaient depuis plusieurs années. Les compagnies de messageries ont cru qu'il valait la peine d'ouvrir là des bureaux pour s'emparer des affaires dédaignées par le ministère des Postes.

L'hon. M. ROWELL: Je demanderai aux fonctionnaires de l'administration d'examiner le cas dont parle mon honorable ami. Je suis sûr qu'il se rend compte de la difficulté qu'éprouve le ministre des Postes à établir où il le voudrait la livraison sur route du courrier. J'admets comme lui le grand avantage qui en résulterait pour la population. Il est agréable, en effet, de pouvoir se procurer ses lettres régulièrement sans avoir à courir à la poste. Mais cela ne se peut qu'avec des frais considérables. L'extension de ce service a entraîné une très lourde dépense, et le Gouvernement y procède selon que les circonstances paraissent le justifier. Il a ouvert l'an dernier 266 bureaux et il en a fermé 366. Ces bureaux ont été fermés pour les raisons que mon honorable ami mentionne comme s'appliquant à ceux de sa circonscription, savoir en grande partie l'extension du service de la poste rurale et, par suite, l'apparente inutilité du maintien de ces bureaux. Le nombre de routes desservies de cette manière était le 31 mars de 2,674 et le nombre des boîtes, de 173,150. Cet énorme développement explique la fermeture d'un certain nombre de bureaux, remplacés par les routes.

M. SUTHERLAND: Je vois par le rapport du directeur général des Postes que la recette du bureau de Verschoyle a été pour 1915 de $243.34 et non pas de $182 comme pour l'année 1916.

Il accuse une augmentation considérable de revenu par rapport à ce bureau. A Culloden, le revenu a été de $268.97 pour l'année 1918. Le ministère peut avoir pris pour principe de fermer ces bureaux par suite de l'inauguration du factage rural, mais il ferait mal de laisser aller les revenus aux compagnies de messagerie.

M. PEDLOW: J'ai suivi avec beaucoup d'interêt le débat relatif au factage rural et j'approuve ce qu'on a dit du surintendant de ce service; c'est un administrateur efficace, capable et énergique; il est chargé d'un département des plus difficiles, et j'ose croire que si le ministre des Postes lui avait accordé plus de latitude, il eût redressé un grand nombre des griefs mentionnés ici ce soir.

A l'occasion de ces crédits j'ai à parler d'un sujet beaucoup plus important pour le pays que le factage rural ne saurait l'être. Le comité ferait bien de renvoyer à plus tard, pour plus ample examen, l'adoption du crédit dont il s'agit maintenant. Je veux parler du coût du service postal par chemin de fer; il s'est élevé, d'après le rapport de l'auditeur général (page S-48) à $3,487,590.37, dont $1,735,664.44 sont allés au Pacifique-Canadien. D'après moi, si l'on faisait un peu plus attention à cet item des dépenses et si l'on confiait le transport d'une partie des dépêches aux chemins de fer de l'Etat, on réduirait les déficits que ces services accusent tous les ans. Si l'expédition des courriers supplémentaires, qui se fait par

messagerie au lieu de se faire par wagon-poste, se faisait par les chemins de l'Etat plutôt que par le Pacifique-Canadien, les frais de ce transport s'ajouteraient au revenu des chemins de fer de l'Etat et non pas à celui du Pacifique. Voilà un point qui mérite toute l'attention du ministre des Postes, et je prierai le président du Conseil privé de vouloir bien le lui signaler.

Une autre raison pour laquelle on ne devrait pas adopter ces crédits maintenant, c'est que les salaires et allocations déterminés par le nouveau classement ne sont pas encore connus et que, par suite, la Chambre ne pourrait se prononcer, ce soir, en connaissance de cause. La question de l'augmentation des salaires n'a peut-être pas de rapport avec la question à l'étude et peut-être ne pourrons-nous nous en occuper avant que le budget supplémentaire n'ait été déposé. Cependant, je me permettrai de signaler une anomalie qui s'y rapporte.

Au ministère des Postes les commis principaux appartiennent à la clause 1A, comportant traitement minimum de 1,600 piastres et traitement maximum de 1,800 piastres. Or, d'après le nouveau classement, ces traitements peuvent être respectivement portés à $2,400 et à $2,600. La question qu'il s'agira de discuter est celle de savoir si un commis du service ambulant, employé depuis trente ans et ayant atteint le maximum de 1,800 piastres par année touchera le minimum ou bien le maximum déterminé par le nouveau classement. Il est admis, je crois, qu'un employé qui a consacré trente ans de sa vie au service du pays devrait, en toute justice, recevoir le maximum au lieu du minimum. A première vue, cela peut paraître déraisonnable, mais il n'en est pas moins vrai que c'est juste en pareil cas.

Pour les deux raisons que je viens de donner, l'honorable ministre fera bien de réserver cet item jusqu'à ce que le nouveau classement soit déposé ou jusqu'à ce que nous ayons eu le temps de nous enquérir des faits concernant les montants payés aux chemin de fer pour le transport des dépêches.

M. STEELE: J'approuve ceux des honorables députés qui ont prié le Gouvernement, ce soir, de traiter les courriers avec plus de générosité. J'hésite à critiquer un ministère aussi bien dirigé que celui des Postes. Cependant, je présume qu'aucun ministère n'a encore atteint la perfection absolue. Je crois que le ministre et ses fonctionnaires ont à cœur que le ministère des Postes soit administré aussi parfaitement que possible,

[M. Pedlow.]

et partant, j'ose leur signaler avec confiance une couple de points qu'on n'a pas encore soumis à leur attention, mais que leurs excellentes dispositions vont, sans doute, les porter à étudier avec soin. D'abord, la question du factage rural me semble comporter beaucoup de difficulté.

Il est indubitable que plusieurs de ces facteurs reçoivent aujourd'hui une rémunération notoirement insuffisante. De fait, on me dit qu'il y en a un grand nombre dans ma circonscription qui ont été assez insensés pour se charger de cette besogne lorsque le transport du courrier leur fait perdre de l'argent tous les jours. Toutefois, je ne saurais oublier qu'ils ont conclu un marché de leur plein gré, qu'ils ne se sont soumis à aucune contrainte et cela étant, le département s'attend naturellement qu'ils rempliront leurs engagements.

Cependant, je suis d'avis que les entrepreneurs qui ont passé des marchés il y a trois ans ou à peu près et qui remplissent leurs obligations aux mêmes conditions sont dignes d'égards, même s'ils n'adressent pas une supplique au département et s'ils ne lui représentent pas qu'ils perdent de l'argent, le département ferait mieux de s'occuper de tous ces cas-là et de les régler de la même manière; cela plairait certainement beaucoup aux facteurs.

La vente des timbres-poste et des mandats aux gens établis le long de leur route, principalement la vente des timbres-poste, est une autre chose dont les facteurs se plaignent et que je désire signaler à l'attention du département. En été lorsque la température est favorable, l'inconvénient est minime, mais il en est autrement pendans les tempêtes de l'hiver, lorsque le facteur s'en va emmitouflé dans sa pelisse et de grosses mitaines ou de gros gants aux mains, et que les gens accourent à la barrière pour acheter deux ou trois timbres-poste. Le facteur est tenu de s'arrêter, d'enlever ses mitaines, d'ouvrir son sac pour en retirer les timbres-poste. Lorsque la journée est humide, ceux-ci peuvent se mouiller pendant l'opération. Cela paraît peu de chose, mais il faut probablement trois, quatre ou cinq minutes au facteur, et si celui-ci doit recommencer à dix, douze ou vingt endroits chaque jour, on conçoit combien il perd de temps. J'émets l'idée que le département lui fournisse des enveloppes en papier imperméables dans l'une desquelles il pourra mettre vingt-cinq cents de timbres-poste, dix cents, dans une autre, et ainsi de suite. Lorsque les gens viendront acheter des timbres-poste, il pourra lui remettre une enveloppe renfermant le

nombre demandé et il n'aura pas à craindre que les timbres-poste s'humectent et se gâtent.

Je désire signaler une autre chose qui, je le sais, cause beaucoup de pertes aux receveurs de la poste. Dans la partie du pays que je représente, le départ des trains a lieu de grand matin et le courrier arrive de bonne heure, ce qui oblige les receveurs à ouvrir leurs bureaux à six heures du matin. Le courrier arrive aussi tard dans la nuit. Dans les deux villes de ma circonscription, l'arrivée du courrier a lieu à sept heures du soir, et le bureau doit être ouvert à cette heure-là, afin que le receveur prenne soin des objets recommandés, et le reste. Le receveur de l'un de ces bureaux m'écrit pour me dire qu'il paie un supplément de $5 par mois à un individu pour recevoir le courrier pendant la veillée et pour mettre en lieu sûr les objets recommandés. Il est aussi tenu de payer $7, de plus, par mois à quelqu'un qui doit être sur les lieux le matin afin d'ouvrir le bureau à six heures pour préparer les dépêches du train de sept heures. Pour ces deux services, dit-il, il débourse $144 de plus, par année, et bien qu'il l'ait appris au département, celui-ci ne lui alloue à cette fin que $75 par année.

Quiconque d'entre nous songe qu'un individu doit rester debout jusqu'à onze heures pendant trois cents nuits de l'année pour recevoir le courrier, et qu'on lui donne pour cela la belle somme de $5 par mois, se rendra compte que, à cet égard, du moins, le ministère des Postes n'est pas prodigue. Je suis d'avis qu'il pourrait reconnaître les services que ces gens-là sont tenus de rendre, et les rétribuer dans la mesure du travail qu'ils font. Je ne pense pas que ce soit de l'économie de les obliger à cette besogne, lorsque le département comprend que leurs rémunérations ne sont pas raisonnables. Personne n'ignore que les receveurs dans les campagnes reçoivent une rémunération insuffisante avec laquelle ils sont tenus de récompenser ces services supplémentaires par lesquels le département ne leur alloue pas assez, de sorte que les receveurs perdent beaucoup d'argent. J'espère que le département ira aux renseignements et tâchera d'être plus généreux envers les maîtres de poste des petites villes et envers les receveurs dans les campagnes.

M. PEDLOW: Je désire ajouter une remarque à ce que j'ai déjà dit. Tandis que le Pacifique-Canadien a reçu $1,735,644, l'an dernier, pour transporter le courrier, les chemins de fer de l'Etat n'ont reçu que $849,847 pour le même service.

M. ARTHURS: Tous ceux qui ont eu affaire au ministère des Postes admettront avec moi qu'il est administré avec beaucoup d'économie et en tenant compte des exigences du public.

A tout considérer, je ne trouve absolument rien à redire, et je dois avouer que sous l'administration actuelle, aussi bien que sous les administrations antérieures, les fonctionnaires se sont toujours montrés à ma connaissance, des plus obligeants.

Mais, tout en admettant qu'il convienne de pratiquer l'économie, je n'en constate pas moins, avec l'orateur qui m'a précédé, que le service rural et les autres services sont fort insuffisamment rétribués. Cela tient à une vieille coutume que le ministère persiste à suivre. On invite les courriers d'entreprise à soumissionner. Ces soumissions reçues, le ministère dans sa sagesse—pour ne pas dire dans son imprévoyance, en bien des cas—s'occupe aussitôt, si la soumission est élevée, de colporter l'adjudication à travers la campagne, ou charge un de ses inspecteurs de faire le tour du district intéressé pour dire aux gens: "Nous n'accorderons pas cent dollars pour cette entreprise, et nous allons demander de nouvelles soumissions." Comme résultat, le ministère réussit à charger quelque individu de cette entreprise pour la moitié du salaire qui lui permettrait de vivre.

Dans les villes, les facteurs ont exigé une augmentation de salaire, et un grand nombre d'entre eux l'ont obtenue. Mais, cela n'empêche pas le même ministère, lorsqu'il s'agit de desservir un nouveau district, j'ai particulièrement en vue les districts ruraux, d'adhérer au principe du maximum adjugé pour chaque mille, lequel maximum date de l'avant-guerre. Si les soumissions dépassent ce maximum, le ministère a soin de ne pas établir de livraison tant que quelqu'un n'a pas commis la sottise de consentir aux conditions posées. Le fait est que l'heure venue d'adjuger de nouveau une entreprise, le ministère constate invariablement qu'il ne peut obtenir d'adjudicataire à l'ancien prix. J'ai constaté moi-même que chaque fois qu'il s'est agi de renouveler une adjudication pour un service rural déjà établi, le Gouvernement a dû hausser de quarante à soixante pour cent le prix antérieur.

Ces gens ont droit à un salaire qui leur permette de vivre, et lorsque le Gouvernement demande des soumissions, il devrait s'en tenir à ces soumissions ou en annoncer de nouvelles. Mais, je ne vois aucune raison de continuer cette pratique de colpor-

ter les adjudications, jusqu'à ce qu'un pauvre diable se soit résigné à couvrir vingt milles de distribution rurale pour une somme de $2.25 par jour. Comme je le reconnaissais tantôt, le public est entièrement satisfait de l'administration générale des Postes; mais en ce qui concerne les courriers d'entreprise, je suis convaincu qu'ils ont sujet de se plaindre. Ainsi que l'ont déjà fait observer d'autres députés, ces adjudicataires ont soumissionné conformément aux prix d'avant-guerre. Ils continuent loyalement à remplir leurs obligations. Le ministre nous avait promis à la dernière ou avant-dernière session que de tels contrats seraient annulés, lorsque les adjudications en feraient la demande; mais, je suis informé que plus d'une annulation a été refusée. Cela crée une situation très grave, et le ministère devrait consciencieusement s'occuper d'y remédier.

M. EDWARDS: Lorsqu'il s'est agi dans le passé de discuter le budget du ministère des Postes, j'ai souvent remarqué que des députés s'imaginaient avoir raison du Gouvernement en démontrant que les dépenses y excédaient les recettes. Selon moi, le ministère des Postes est bien la branche de l'administration où nous ne devrions pas espérer un surplus. S'il y a déficit, ce n'est pas à dire que l'administration soit en faute. Chaque dollar qui entre dans les recettes du ministère des Postes sort de la poche du citoyen, et à mon avis il devrait être rendu au citoyen dans le service postal, d'une façon ou d'une autre. Avec une livraison rurale aussi étendue que celle que réclame notre immense Dominion, je ne vois pas comment le ministère peut desservir tous les districts ruraux comme il convient et déclaré en même temps un surplus. Les habitants de ces districts contribuent tout autant que leurs amis des villes au développement de notre pays, et le moins que le Gouvernement doive faire pour eux c'est assurément de leur fournir un service postal moderne. En bien des endroits de la campagne, le Gouvernement n'a à dépenser aucun argent en travaux publics, en construction de bureaux de poste, ou en construction de quais, là où il n'y a pas de rivière; il n'est donc que juste que la population rurale bénéficie d'un service postal moderne, même si les dépenses du ministère doivent excéder les recettes.

M. SINCLAIR (Guysborough): J'estime, pour ma part, que le ministère des Postes est loin d'avoir donné aux districts ruraux le service qu'il leur faut. Je ne prêche pas des dépenses exagérées, mais voilà des années que j'insiste sur l'avantage d'utiliser l'automobile au lieu du cheval pour les livraisons de long parcours. On n'a prêté aucune attention à ma suggestion. Lorsqu'il s'agit de couvrir une faible distance, dans un district populeux, le cheval suffit à la tâche; mais, pour les grandes distances, l'automobile est indispensable.

Dans ma circonscription, il y a un itinéraire de 60 milles de long de Heatherton à Canso, l'une des plus grandes villes de mon comté. La distribution rurale ordinaire ne saurait s'appliquer à cette ligne, parce que le courrier ne pourrait atteindre Canso, avant une couple de jours. Je connais d'autres lignes de 40 milles de long. Si le département favorisait la distribution du courrier par automobile, ce serait d'un grand avantage pour ces longs itinéraires. Quelques entrepreneurs se servent d'automobiles et ils sont très satisfaits des résultats. Mais, le département, d'après ce que je vois, n'a pris aucun intérêt à la question, et ne s'est pas arrêté à établir la différence des services avec les chevaux et les automobiles.

M. EDWARDS: Mais l'hiver?

M. SINCLAIR (Guysborough): Naturellement, la chose ne serait pas praticable en hiver. Ces longs itinéraires, cependant, sont desservis par des gens qui ont des écuries de louage, et l'hiver, leurs chevaux sont peu occupés, tandis que c'est tout le contraire en été.

Je croyais que le ministre aurait expliqué comment il a fait que l'on voit une si forte augmentation de crédits dans le département pour e service que l'on donne aux contribuables. A la page 77 des Comptes publics de l'exercice clos le 31 mars 1918, je trouve les dépenses du département des Postes pour une longue période d'années. Le dernier ministre des Postes, dans le cabinet Laurier, fut le député de Beauce (M. Béland) et c'est lui, je suppose, qui doit répondre des dépenses pour l'année 1912. Cette année-là, l'administration du département des Postes a coûté au pays 9,172,035 piastres et 47 cents. En 1913, le montant, en chiffres ronds, a été de 10 millions; en 1914, 12 millions; en 1915, 15 millions; en 1916, 16 millions; en 1918, 18 millions. Les dépenses ont doublé depuis l'arrivée au pouvoir du ministère Borden.

M. EDWARDS: Ne serait-il pas bon de remonter aux années 1909 et 1910 pour connaître le nombre des lignes de distribution rurale d'alors?

M. SINCLAIR (Guysborough): La comparaison n'en serait que plus frappante, parce que les dépenses de l'administration n'étaient que de 7 millions en 1910 et à peu près le même chiffre en 1911. Il y a eu un fort excédent à cette époque, versé dans le revenu général du pays. Les frais du service du factage rural n'expliquent pas la forte augmentation.

Naturellement, nous devons faire une marge pour la distribution du courrier rural. C'est une mesure progressive, dans l'intérêt du peuple et il nous faut payer pour ce service. On dit que le prix de 5 piastres la boîte, serait une base raisonnable pour évaluer l'augmentation des frais provenant de l'établissement de la distribution rurale. Les fonctionnaires du département, ici présents, peuvent dire si j'ai raison ou non. Les rapports des Postes, de cette année, indiquent qu'il y a 173,150 boîtes, ce qui donnerait 865,750 piastres pour l'augmentation totale des frais de la distribution rurale. Même en admettant une augmentation d'un million de ce chef, l'augmentation générale est encore très élevée. Il n'est pas rendu compte de la plus grande partie de cette augmentation.

La population n'a pas beaucoup augmenté. En 1918, on a ouvert 216 bureaux et on en a fermé 366, de sorte que, à la fin de l'exercice, nous avions 160 bureaux de poste de moins qu'au début. Je ne vois pas que l'augmentation soit due à un plus nombreux personnel dans le département. Cette augmentation provient des multiples nominations inutiles dans certaines villes. Le favoritisme y est pour beaucoup. Je puis me tromper, mais je désirerais que le ministre nous donne des explications touchant les énormes dépenses de ce département depuis sept ou huit ans.

L'hon. M. ROWELL: Vendredi soir, j'ai fourni certaines explications à ce sujet. Une bonne partie des critiques et des commentaires présentés ce soir, l'ont été pour demander au département des Postes de se montrer plus généreux, de faire des dépenses sur une plus grande échelle. Le comité est sans doute d'avis que si le département des Postes a commis des erreurs, ce n'est pas pour avoir trop dépensé.

Mon honorable ami prétend que l'une des causes de l'augmentation des dépenses, seraient les nominations inutiles dans quelques-uns des bureaux de poste des villes, et que c'est là, l'un des maux du favoritisme. Mon honorable ami doit voir, avec plaisir, que le népotisme n'existe plus et que c'est de la commission du service civil que relèvent maintenant toutes les nominations. Si la situation dont parle mon honorable collègue existe, nous le verrons bien dans le rapport du nouveau classement du personnel. Ce rapport devrait indiquer le nombre de fonctionnaires voulus dans les divers services du département.

L'hon. M. LEMIEUX: On l'a promis pour les premiers jours de mai.

L'hon. M. ROWELL: La première semaine de mai—la première semaine de mai n'est pas encore écoulée. Le suppléant du ministre du Commerce (M. Maclean), qui a la direction de cette affaire, n'est pas ici; il devra s'en occuper lui-même. L'extension du service postal dans les campagnes a coûté plusieurs milliers de dollars et les différents services du département ont bénéficié de fortes augmentations de traitement. Mais la plus grande augmentation provient surtout de trois causes principales. En premier lieu, quelque 1,500 employés du ministère ont servi outre-mer et ils ont reçu en même temps leur traitement de fonctionnaire civil. Le ministère a dû employer et payer des commis temporaires pour les remplacer.

L'hon. M. LEMIEUX: Mais seulement jusqu'à ce qu'un décret du conseil fût adopté annulant le premier décret du conseil.

L'hon. M. ROWELL: Non, le premier est demeuré en vigueur. Ceux qui se sont enrôlés après l'adoption de la loi du service obligatoire n'avaient pas droit à leur traitement de fonctionnaire, mais ceux qui s'étaient engagés avant l'adoption de cette loi y avaient toujours droit.

M. PEDLOW: Et cela a coûté combien dans le courant de l'année dernière?

L'hon. M. ROWELL: La rémunération moyenne de ces 1,500 employés dépasse $10,000; mon honorable collègue peut calculer le chiffre des frais. Les gratifications données aux employés depuis deux ou trois ans constituent une autre cause de l'augmentation dans les frais du ministère. En 1917 ils ont reçu une allocation spéciale de $100; l'année dernière une autre allocation de $150 a été payée; enfin, l'été dernier, le Gouvernement a payé aux fonctionnaires une indemnité de vie chère, de $100 dans l'Est et de $50 dans l'Ouest, ce qui fait $350. en gratifications pour les employés de l'Est et $300 pour ceux de l'Ouest. En plus, les fonctionnaires de l'Ouest reçoivent leur allocation de subsistence qui s'élève à $180, ce qui fait une gratification totale pour l'Ouest de $480. L'honorable député n'a qu'à multiplier ces chiffres par le nombre considérable des fonctionnaires en question pour

constater que le montant exigé était énorme. La troisième cause était l'augmentation surtout depuis deux ou trois ans, dans le prix des articles que le ministère des Postes est obligé d'acheter et d'utiliser. Les item que j'ai mentionnés s'élèvent à quelques millions de dollars.

L'hon. M. LEMIEUX: Je vois que l'"Empress of Britain", pour la première fois depuis le commencement de la guerre, s'est rendu jusqu'à Québec. Est-ce que ce navire a porté le courrier à Québec?

L'hon. M. ROWELL: Oui.

L'hon. M. LEMIEUX: J'espère que vous ne livrerez plus de matières postales à Halifax, mais que vous les déposerez à New-York.

L'hon. M. ROWELL: Le ministère des Postes s'est adressé au ministère des Postes en Grande-Bretagne qui nous expédie le courrier, lui exposant ce qui est arrivé par le passé et lui demandant d'y remédier. Ils nous ont promis leur coopération; nous pouvons donc espérer que tout marchera bien.

M. SINCLAIR (Antigonish-et-Guysborough): Une ville doit atteindre à quel chiffre de population avant d'avoir droit à la distribution à domicile?

L'hon. M. ROWELL: En général, 12,000 habitants et $20,000 de revenus.

M. SINCLAIR (Antigonish-et-Guysborough): Si les revenus étaient plus considérables que le chiffre mentionné et la population moindre, est-ce que la ville pourrait obtenir ce service?

L'hon. M. ROWELL: Si les revenus étaient très considérables, je crois que le ministère des Postes serait plutôt sympathique à une demande de cette nature.

M. SINCLAIR (Antigonish-et-Guysborough): D'après un tableau que j'ai sur mon pupitre, les revenus, l'année dernière, de New-Glasgow, où je demeure, étaient de $39,138, et les revenus de Shawenegan-Falls, $15,158.80. J'ignore quelle peut être la population de Shawenegan-Falls mais je doute qu'elle soit aussi considérable que celle de New-Glasgow; pourtant Shawenegan-Falls jouit d'un service de facteurs. Trois-Rivières, revenus, $32,171.49; Saint-Hyacinthe, revenus, $24,032.84; Strathcona, revenus, $24,001.65, ont toutes la distribution à domicile. New-Glasgow n'a pas ce service et bien que sa population n'atteigne pas, je crois, 12,000 âmes, néanmoins, ses revenus sont si élevés qu'elle aurait peut-être droit à ce service.

L'hon. M. ROWELL: Il faudra que la population augmente. Les autres chiffres semblent indiquer avec quel souci le Gouvernement veille sur les intérêts de Québec.

M. DUFF: Quel montant a été déboursé par le ministère des Postes dans le courant de l'année dernière pour fins de publicité?

L'hon. M. ROWELL: Je n'ai pas ces chiffres sous la main mais je pourrai les communiquer plus tard à mon honorable collègue.

M. McKENZIE: A mainte reprise j'ai attiré l'attention de la Chambre sur la question du transport des matières postales entre Halifax et Saint-Pierre et Miquelon. De quelle manière ce transport s'est-il opéré l'été dernier, durant la saison de la navigation libre, et de quelle manière se fait-il maintenant?

Les lettres étaient auparavant convoyées d'Halifax à Sydney-Nord, puis déposées au bureau de poste à Sydney, après quoi on les embarquait à bord du "Pro-Patria" ou du paquebot de Saint-Pierre-et-Miquelon, à Sydney-Nord. Chaque fois que le "Pro-Patria" passe à Sydney-Nord, il se dirige ensuite vers Halifax. Je n'ai jamais pu comprendre pourquoi ces lettres ne sont pas mises à bord du paquebot, à Halifax, car elles ne subissent aucune manipulation entre Halifax et Sydney-Nord. Voilà une question que je soulève depuis des années, et je n'ai jamais pu apprendre d'une manière satisfaisante la raison de ne pas mettre le courrier à bord à Halifax.

L'hon. M. ROWELL: La raison que l'on me donne, c'est que le courrier peut être transmis plus tard, au bateau, que si on le mettait à bord à Halifax.

M. McKENZIE: Cette raison est ni plus ni moins absurde. Bien que Sydney-Nord ne soit pas une très petite ville, le bureau de poste y est très petit; plusieurs journées à la fois, il est rempli des lettres pour Saint-Pierre-et-Miquelon, qui attendent le bateau, de telle sorte que les employés ne peuvent accomplir leur travail. Il doit y avoir là une entente dont quelqu'un profite; ce n'est pas une affaire propre; elle ne peut l'être. Il existe un contrat pour le transport du courrier d'Halifax à Sydney-Nord; il en existe un autre pour le transport du bureau de poste à la gare; et tout cela s'exécute sans motif aucun, alors que le bateau se rend au quai d'Halifax même, où le courrier pourrait

être mis à bord et traversé à Saint-Pierre-et-Miquelon. C'est une matière que j'ai soumise six fois déjà. La raison donnée par le directeur général des Postes n'en est pas une du tout.

L'hon. M. ROWELL: Je n'ai moi-même aucune connaissance du sujet. Je l'étudierai et transmettrai à l'honorable député la meilleure raison que le département en puisse donner.

L'hon. M. LEMIEUX: J'espère qu'à l'étude prochaine des prévisions, le ministre soumettra les chiffres du coût des annonces durant les deux ou trois dernières années. Je suis convaincu qu'une grosse somme d'argent s'engouffre dans ces demandes de soumissions de courriers d'entreprise. Le département lui-même n'est pas responsable, car ces avis sont publiés sous la direction du secrétaire d'Etat. C'était du moins là la coutume, sous mon égide. L'an dernier, j'ai signalé à la Chambre un cas concret, qui m'avait frappé, car il me semblait être un pur tripotage. On a publié un avis d'adjudication d'entreprise du courrier pour la Colombie-Anglaise dans un petit hebdomadaire du comté de Drummond-et-Arthabaska, dans la province de Québec.

L'hon. M. ROWELL: Cela est inexcusable.

L'hon. M. LEMIEUX: Certes. Je pense que la publication de ces avis, s'il en faut une, devrait être restreinte au comté ou district où le courrier exécutera son travail.

Il y a une autre matière que je désire mentionner. Les boîtes du service rural furent changées, il y a quelques années; mais je ne sais si elles le furent dans tout le Canada. Le motif qu'on donnait du changement, c'était que nous allions adopter le système des colis postaux. J'aimerais savoir l'étendue de ce service et les chiffres que le ministre peut soumettre à la Chambre à ce sujet. Quel revenu en a-t-on dérivé et combien de boîtes spéciales y a-t-on adaptées? L'ancienne boîte était trop petite pour contenir le colis ordinaire; le département s'en procura donc une plus grosse. En a-t-on distribué sur toutes les lignes postales? est-ce là la raison de l'augmentation des dépenses du département? J'aimerais savoir si le tarif est assez bas pour justifier l'emploi à un degré quelconque, du système de la distribution des colis.

L'hon. M. ROWELL: Quand viendront les prévisions supplémentaires des Postes, je serai heureux de donner à mon honorable ami tous les renseignements possibles. Il est certains renseignements qu'on ne peut obtenir, car aucun timbre fiscal n'est apposé dans le cas des colis postaux. Je crois que le service est efficace, qu'il est fait, en somme, d'une manière satisfaisante. Mais je prends note des renseignements demandés par mon honorable ami. Je serai heureux de les lui donner.

L'hon. M. LEMIEUX: Y a-t-il des conventions spéciales avec les grandes maisons, telles qu'Eaton, Simpson, Morgan, Dupuis et Paquet? Le magasin à rayons a presque supplanté celui des campagnes. Des commandes sont transmises par la poste des endroits les plus reculés de mon comté. La population en retire de grands avantages: elle peut commander et recevoir ses marchandises par la poste. Y a-t-il dans ce service des détails spéciaux?

L'hon. M. ROWELL: Non. Ces maisons sont traitées comme le reste.

L'hon. M. LEMIEUX: Le département des Postes n'aménage-t-il pas un espace spécial, sur le wagon-poste, pour ce service?

Dernièrement, j'ai été sous l'impression—ce n'est pas une grosse critique—que ces grosses maisons de commerce avaient obtenu par l'intermédiaire du département un espace déterminé dans les wagons-poste pour les colis postaux. Si tel est le cas, j'estime que ces maisons devraient payer pour le service qui leur est rendu.

L'hon. M. ROWELL: L'honorable député est dans l'erreur. Elles n'ont obtenu aucun privilège spécial. Naturellement, le département des Postes doit calculer la quantité des dépêches et colis postaux. Le volume d'affaires de ces maisons est considérable et des dispositions doivent être prises pour avoir les wagons nécessaires pour transporter leurs marchandises, mais ces compagnies n'ont pas de privilèges spéciaux. Elles sont traitées de la même façon que les autres.

M. McKENZIE: On a donné au ministre de nombreux et très précieux conseils; nous avons entendu de très sérieux discours, mais je crains que nous n'ayons à siéger tard pour que ce crédit puisse être voté.

D'abord quel sera l'effet de la nouvelle classification sur le département? Puis, il y a la question très importante qui a été soulevée ce soir, savoir: quelle politique le Gouvernement devra-t-il suivre pour la distribution des dépêches par chemin de fer? Maintenant que nous avons des chemins de fer à nous dans presque tout le pays, il

n'est que juste de s'en servir. Ensuite, il y a les augmentations dans l'administration générale des postes, dont a parlé l'honorable député d'Antigonish-et-Guysborough (M. Sinclair). Le public s'attend à avoir des explications sur tous ces sujets avant que l'on vote une somme de près de 20 millions. Le ministre comprendra qu'il n'est pas question d'obstruction pour empêcher le vote de ces crédits; mais voici l'occasion de donner des informations. Je pense que s'il veut donner les renseignements demandés à la prochaine séance du comité, il n'aura pas de peine à faire voter le crédit en question. Je propose que, puisqu'il est près de minuit, la séance soit levée.

L'hon. M. ROWELL: Je peux donner tout de suite le renseignement que demande mon honorable ami. Pour ce qui a trait à la nouvelle classification, l'honorable député de Renfrew-Sud (M. Pedlow) a proposé que la demande de crédit soit suspendue parce que nous ne possédions pas suffisamment de renseignements à ce sujet. Il me semble que si l'on hésitait à voter les primes aux employés des Postes, cela créerait une situation malheureuse et beaucoup d'agitation parmi ces employés. Les bonis seront versés jusqu'à ce que la nouvelle classification soit faite. Dans celle-ci on fixera le nouveau barème des appointements. Nous nous occuperons de la classification quand le projet sera présenté; c'est à ce moment-là que l'on pourra discuter la chose. Quant au transport des dépêches, le Pacifique-Canadien a reçu de grosses sommes d'argent parce qu'il rendait de grands services. C'est sur les services rendus par le Pacifique-Canadien que nous nous basons pour payer le Grand-Tronc et le chemin de fer de l'Etat. Mais maintenant que le Gouvernement a établi son réseau de chemins de fer nationaux et surtout s'il prend possession du Grand-Tronc, il va être en mesure de pouvoir servir les différentes localités. La rapidité et la régularité sont essentielles dans le service des Postes et le Gouvernement se servira autant qu'il pourra de ses chemins de fer. Il n'y a aucune crainte à avoir quant à la politique du Gouvernement à cet égard. Pour ce qui est de l'augmentation des frais, j'ai déjà donné des renseignements.

Pour tout ce qui intéresse d'une façon générale le service des Postes, il y aura des demandes de crédits supplémentaires et l'on aura toute l'occasion voulue de discuter. Nous avons consacré deux soirées pour ce seul article et l'on a eu tous les moyens voulus d'en discuter tous les aspects. Nous devrions maintenant l'adopter.

[M. McKenzie.]

M. PEDLOW: Je suis heureux que le ministre suppléant des Postes ait bien voulu nous donner ces renseignements au sujet du transport des lettres par chemin de fer. Il dit qu'il a l'intention de recommander au département de se servir des chemins de fer de l'Etat partout où cela sera possible. Ce que j'avais en vue, ce n'était pas les dépêches ordinaires, mais les matières postales qui sont généralement transportées dans les wagons de messageries. Il y a de ces wagons que l'on remplit de colis postaux de Toronto jusqu'à Winnipeg et Vancouver. Mon idée c'est qu'à l'avenir ces colis postaux soient envoyés par les chemins de fer de l'Etat et non pas par le Pacifique-Canadien. Cela aidera beaucoup à réduire le déficit de notre réseau national. Il y a une autre chose dont je veux parler. Comment le département peut-il calculer la valeur des timbres-poste dont le revenu doit lui être crédité? On se sert beaucoup de timbres-poste pour les taxes indirectes, très peu de timbres spéciaux étant employés. Par quelle méthode le département des Postes arrive-t-il à établir la distinction dans la vente de ces timbres pour des fins différentes? L'an dernier j'ai signalé le cas à l'attention du ministre, mais on ne s'en est apparemment pas occupé.

Les timbres-poste ne doivent pas être utilisés pour les besoins du revenu de l'Intérieur et les timbres du revenu de l'Intérieur ne doivent pas servir aux besoins des postes. Le Gouvernement devrait être en mesure de préciser le chiffre des recettes à créditer à chaque département. En l'état où sont les choses, tout est affaire de conjecture.

M. ARCHAMBAULT: Les receveurs de la poste dans les centres ruraux sont-ils nommés par la Commission du service civil?

L'hon. M. ROWELL: Oui.

M. ARCHAMBAULT: Nous sera-t-il permis de discuter cette question, lorsque le budget supplémentaire viendra en délibération?

L'hon. M. ROWELL: Certainement, et l'on pourra aussi la discuter, lorsque le rapport du service civil viendra en discussion.

M. PEDLOW: Comment établit-on cette division?

L'hon. M. ROWELL: Il n'existe pas de division. Le département des Postes n'utilise pas des timbres du revenu de l'Intérieur. On se sert de timbres-poste pour les besoins du Revenu de l'intérieur.

M. PEDLOW: Je le sais parfaitement.

L'hon. M. ROWELL: Le département ne saurait séparer les timbres utilisés pour les besoins du revenu de l'Intérieur de ceux qu'on emploie pour les besoins du ministère des postes.

M. PEDLOW: Le département des Postes obtient donc un chiffre anormal de recettes auxquelles il n'a point droit.

L'hon. M. ROWELL: Le département des Postes obtient le plein montant des recettes provenant de ces timbres, outre le timbre supplémentaire de un sou, ce qui porte le revenu à près de $6,000,000.

M. McKENZIE: Ce n'était pas l'intention que le produit de ces timbres tombât tout entier dans la caisse du ministère des Postes. J'ai souvenance que lorsque le port des lettres fut porté à 3 cents, de 2 qu'il était, et que le Parlement adopta la loi décrétant qu'on apposerait des timbres sur les chèques et les billets, il surgit alors une discussion ici et l'intention était que les recettes provenant de diverses sources fussent distinctes et séparées, afin que le département fût en mesure de préciser le chiffre des recettes du service postal et de celles provenant d'autres sources. On pensa alors qu'on fabriquerait un timbre spéciale pour les chèques et les billets. Mais on en constata la grande difficulté et les graves inconvénients. On y renonça et en définitive on se borna aux timbres émis par le département des Postes. J'en suis convaincu, le département que représente mon honorable ami ne tient pas à recevoir de l'argent sous de faux prétextes. S'il ne veut pas qu'on l'accuse de gonfler les recettes de ce ministère au moyen de fonds qui ne lui appartiennent pas, il conviendrait de bien préciser la quantité de ses recettes qui sont légitimes et le chiffre des recettes provenant de sources étrangères à sa gestion.

L'hon. M. LEMIEUX: A deux ou trois époques de l'année, vous nommez des employés à titre provisoire pour les grands bureaux de poste. Comment ces nominations se font-elles?

L'hon. M. ROWELL: Par la Commission du service civil.

M. McKENZIE: Je tiens à bien mettre en lumière ici le merveilleux instinct de ces commissaires. Il m'est impossible de concevoir comment ils peuvent réussir à découvrir dans les coins les plus reculés du pays un bon et fidèle tory.

L'hon. M. ROWELL: C'est peut-être l'instinct.

M. McKENZIE: Cela me semble inexplicable. Il doit exister quelque télépathie entre le président de la Commission et les coins les plus reculés du pays. Le président de la Commission nous est parfaitement connu; il a siégé longtemps ici, et si jamais il y eût un tory orthodoxe, le président de la Commission l'est sans conteste. Mais il est toujours demeuré tory fort convenable et je ne sache pas qu'il faille le tenir responsable de l'épanouissement de ce merveilleux instinct dont la preuve éclate partout au pays. L'an dernier, dans plusieurs parties de mon comté, quand un vieux receveur de la poste mourait et qu'il fallait lui trouver un successeur, cet instinct réussissait infailliblement à trouver l'homme voulu et le tory qu'il fallait pour le poste vacant. Au demeurant, je n'en avais cure. Je savais qu'il y avait à proximité quelqu'un qui fournissait le renseignement voulu. Quand je posais une question on me disait: "Tout est parfait". L'inspecteur des bureaux de poste recueillait les honneurs et le mérite de la chose. J'ignore s'il y avait droit. On suppose que le ministre intérimaire du Commerce (M. Maclean) a voix au chapitre en matière de favoritisme en Nouvelle-Ecosse, ou du moins lorsqu'il s'agit de nomination à des charges nécessaires. Il pourrait nous éclairer à cet égard. Pour le moment, je me borne à rendre hommage au merveilleux instinct, à ce talent de dénicheur chez le président de la Commission.

Le ministre devrait connaître cette merveilleuse capacité de découvrir des conservateurs, comme cela s'est toujours fait.

M. BLAKE: Je tiens à exprimer un doute sur la déclaration du chef de l'opposition. La difficulté est, comme on me l'a dit au moins une douzaine de fois, que toutes les nominations faites à Winnipeg ont été accordées à des libéraux et l'on m'a demandé pourquoi je ne pouvais rien obtenir pour les conservateurs.

M. McKENZIE: Je ne supporterais pas cela une seule minute.

M. BLAKE: Le chef de l'opposition paraît le supporter dans sa propre circonscription et ne vient pas avec un bâton assommer le président de la commission du service civil. J'hésite à adopter une pareille méthode. Mais ce que dit le chef de l'opposition s'écarte de la vérité. Dans l'ensemble du pays je suis persuadé qu'il se fait pas plus de nominations parmi les libéraux que parmi les conservateurs.

(Rapport est fait de l'état de la question.)

LE TRAITE DE PAIX.

L'hon. M. LEMIEUX: Ce soir la presse publie une nouvelle que le Gouvernement aurait reçu le texte du traité de paix. Je demanderai si la nouvelle est exacte et dans ce cas quand nous pouvons nous attendre à ce que les conditions soient communiquées à la Chambre?

L'hon. M. ROWELL: La nouvelle est inexacte. Le Gouvernement s'attend à recevoir aussitôt qu'on pourra le publier dans toutes les parties du monde, un sommaire d'environ huit mille mots. On s'attend à ce qu'il soit publié simultanément à Ottawa, à Washington et dans d'autres capitales. Peu de temps après, dans deux ou trois jours probablement, le Gouvernement espère recevoir le texte complet du traité et il sera déposé sur le bureau de la Chambre dès que la publication en sera autorisée.

(La séance est levée à minuit moins dix minutes du soir.)

INDEX

PREMIÈRE PARTIE

TABLE GÉNÉRALE DES MATIÈRES

Affaires extérieures
Affaires indiennes
Agriculture
Armée
Chemins de fer
Commerce
Douane
Elections
Finance
Immigration
Législation criminelle
Législation fiscale
Marine et navigation
Mines
Pêcheries
Personnel
Postes
Terres fédérales
Travail industriel
Travaux publics

Aéronautique, 1391, 1945, 2138

Affaires extérieures
— Ambassade anglaise à Washington, 920
— Mission à Washington, 2259
— Représentant du Canada à Washington, 2295
— Traitement du personnel, 1083

Affaires indiennes
— Indiens du N.-Brunswick, 4210
D'Ontario et Québec, 4206
De l'Ouest, 4211
— Instruction des Indiens, 4213
— Opérations agricoles, 4830
— Réserve de Restigouche, 635
— Réserve Saint-Pierre, 1116, 1678

Agence de Paris, 1983

Agents consulaires, 1982

Agriculture
— Bétail (Commerce du), 1632
— Bétail (Inspection du), 2714
— Blé exportable, 1867
— Bons chemins, 4042
— Commission des vivres, 627, 2864
— Conserves alimentaires, 744, 748, 3113
— Crerar (Démission de M.), 3323
— Denrées alimentaires, 627
— Elevage, 3116
— Elevateurs de la commission des grains, 916
— Encouragements à la production agricole, 626, 2677
— Engrais agricoles, 1629, 2385, 2569
— Entrepôts frigorifiques, 3028, 3104, 1306
— Etablissement agricole des soldats, 3990

Agriculture—*Fin.*
— Expositions régionales, 1262
— Fermes expérimentales, 1117, 3099
— Grains (Loi des), 3979, 4086, 4222, 4827
— Grain de semence, 1018, 3122
— Grain de semence, garantie des emprunts, 653, 1067
— Impôt du revenu sur les cultivateurs, 2137
— Insectes nuisibles, 3103
— Libération des insoumis pour les semailles, 1946
— Linière (industrie), 1597
— Margarine (prix de la), 2294
— Marquage des récipients, 2445
— Oiseaux migrateurs, 2256
— Police sanitaire des animaux, 3112
— Provende (Exportation de), 2136
— Publications agricoles, 3114
— Récolte de 1919, 3988
— Sucre et sirop d'érable, 674
— Taureaux Ayrshire et Holstein, 626
— Tracteurs agricoles, 1595, 2136

Ambassade anglaise à Washington, 920

Annuaire du Canada, 3981

Aqueduc de Lévis, 1866

Aqueduc de Matapédia, 777

Armée
— Agents de la police militaire dans Richmond et Wolfe, 1010
— Alcool à l'expédition de Sibérie,
— Allocation de famille, 673
— Allocation d'habillement, 1730

Vol. I: pages 1-1065. Vol. II: pages 1067-2186. Vol. III: pages 2187-3321.
Vol. IV: pages 3323-4141. Vol. V: pages 4143-4869.

57167—A

Armée—*Suite.*
— Allocations aux mères de militaires, 1990
— Allocation de la milice, 1967
— Application de la loi militaire, 675
— Armement de l'infanterie, 1680
— Aviateur (Rapatriement d'), 1676
— Bataillon (22e), 1681
— Blessés canadiens débarqués à Portland, 677
— Cadets, 1973
— Canadiens français tués à l'ennemi, 673
— Censure militaire, 1731
— Commission des achats de guerre, 1263
— Commission d'établissement du soldat, 1115
— Commission des fonds régimentaires, 3025
— Commission anglaise de remonte, 1013
— Congé aux militaires de la garnison d'Halifax, 1731
— Congé aux militaires de langue française, 282
— Conscription dans Wright, 2503
— Conscrits (Appel des) âgés de 19 ans, 642
— Conscrits envoyés au front, 636, 1010, 2396
— Corps expéditionnaire
Administration, 1141, 1540
Opérations, 2399
Organisation, 2975
— Corps de santé, 1869
— Croix-Rouge, 3129
— Débarquement des troupes rapatriées, 2506
— Démobilisation, 1009, 1869, 4696
— Démobilisation (Crédit de la), 2258, 2320
— Démobilisation (Indemnité de), 1867
— Déserteurs, voy. *Insoumis*
— Dossiers individuels égarés, 1150
— Engagements volontaires, 634
— Enrôlement, 640, 781, 1150, 1991, 4144
— Etablissement agricole des soldats, 3990
— Etats-majors, 1974
— Exemptions en appel, 919
— Exercices annuels, 4656
— Expédition de Sibérie, 1263
Enrôlements forcés, 4147
Spiritueux à l'usage des troupes, 881
— Gages et salaires, 1981
— Gardes impériales, 2868
— Garnison de Ste-Lucie, 641
— Génie (Travaux du), 1973
— Gibson (Major), 920
— Hôpital central de Toronto, 881
— Hôpital militaire de Québec,, 880
— Hôpital militaire de Ste-Anne-de-Bellevue, 1258
— Hôpitaux et sanatoriums militaires, 2879, 2890, 2891
— Indemnité de démobilisation, 4395
— Influenza (L') dans l'armée, 880

Armée—*Suite.*
— Insoumis, 75, 4392
Amnistie par motifs de conscience, 814
Frais d'inscription, 636
Libération pour les semailles, 1946
Procédure contre les délinquants, 919
Uniformité des peines, 1358
Décret concernant les déserteurs et insoumis, 914
Insoumis du comté de Kent (N.-B.), 2677
— Irlande (Troupes canadiennes en),
— Loi militaire (Frais d'application de la), 674, 781, 1011
— Invalides, 1260
— Maison de convalescence de Charlottetown, 4625
— Médaille commémorative aux miliciens, 919
— Militaires malades en Angleterre, 642
— Mutineries du camp de Kinmel, 327, 372, 481, 532, 3603
— Parisault (Lieutenant), 919
— Pensions militaires, 4352, 9118, 1116, 3124, 4324
— Pensions militaires (Comité des), 144
— Pensions (Commission des), 630
— Prêts usuraires aux soldats rapatriés, 1014
— Prêts aux vétérans de la Nouvelle-Ecosse, 883
— Princesse Patricia (Régiment de la), 642, 1357
— Proclamations du gén. Currie, 632
— Rapatriement d'aviateurs, 1676
Des Canadiens de l'armée impériale, 2082
Des fils de cultivateurs, 146, 2041
Des troupes, 3880
— Récréation des troupes d'occupation, 677
— Recrues des Etats-Unis, 3026
— Recrues de Wright, Hull et Pontiac, 628
— Recrutement (Frais du) dans le district n° 4, 1495
— Rééducation professionnelle, 1049, 2888
Des soldats de langue française, 1009
— Registraires du service militaire, 1116
— Remerciements du Parlement au corps expéditionnaire, 4862
— Représentants militaires, 626
— Rétablissement (Département du) des soldats dans la vie civile, 1012
Commission du rétablissement, 3721
Dossier militaire du personnel, 4394
Traitement du service extérieur, 4838
Traitement du personnel, 2876
— Sentences des cours martiales d'outremer, 3604
— Service de santé militaire, allégations du gén. Smart, 534

Armée—*Fin.*
— Sociétés de tir, 1974
— Soldats canadiens dans les prisons anglaises, 1117
— Translation des militaires décédés en Europe, 1149
— Travaux topographiques, 1981
— Trésorerie militaire, 4144
— Troupes du Canada en Orient, 1357
— Troupe permanente, 1980, 3603, 4112, 4117, 4657
— Vérification des comptes, 1781, 1865, 2293, 2915
— Vétérans du corps d'aviation, 675
— Zones d'instruction, 1982

Armistice (Conditions de l'), 2130

Archambault (Docteur), 1356

Argue (Major), 3196

Armurerie Ross, 1014

Arthur (Colonel), 2767

Association des marchands de gros, 1257

Association parlementaire, 2864

Atlantique (Traversée de l') en **aéroplane,** 2234

Automobiles de l'Etat, 915

Avance de l'heure, 922, 1007, 1393, 1477, 1488, 3272

Avocats de l'établissement des soldats, 918

Baker (Monument), 2319, 4616

Banques (Fusionnement des), 1129

Bateman (Lieutenant), 3194

Bâtiments fédéraux de Dorval, 637

Bases navales aériennes, 1592

Batiscan (Travaux de protection à), 674

Béland (Bienvenue à l'hon. Dr), 3

Bell, Graham, 1261

Bell (Dr McKelvey), 3606

Bétail, 1632, 2150

Blair, H. C., 2501

Blé (Bourse du), 1782

Blé exportable, 1867

Blé (Fourniture de), à la Grèce, 3028

Blondin (L'hon. M.), 1866

Bois de Matane, 1264

Bons chemins, 761, 818, 4042

Bradbury (Lieut.-colonel), 1149

Budka (Mgr), 674

Bulletin officiel du Canada, 781

Bureau et Bigué (Société), 2135

Bureau de placement à Québec, 1867
Bureau du registraire de Montréal, 1011
Bureau de la statistique, 3980
Buste de sir R. Borden, 2138, 2395
Cabotage, 1152, 1309
Câble des Antilles, 3982
Cadets, 1973
Caisse de retraite du Grand-Tronc, 1260
Calvin (Résidence), 3508
Canadian Daily Record, 760
Canadiens aux Etats-Unis, 1153
Canadiens français morts à l'armée, 673
Censure militaire, 1731

Chambly (Chemin du canal de), 2133

Champs d'aviation, 13

Change sur New-York, 2236

Chaussures américaines

Chemins de fer
— D'Athabaska à Grande-Prairie, 2894
— D'Edmonton à Dunvegan, 1254
— De l'Est de Québec, 630
— De Lachine-Jacques-Cartier-Maisonneuve, 1458
— Du Pacifique-Canadien, 3344
— De Pugwash, 3195, 4394
— De Québec au lac Saint-Jean, 1015
— De Québec au Saguenay, 2638
— De St-Jean à Québec, 42, 2678, 2916
— Du Nord-Canadien
Arbitrage, 1261, 2236
Charges fixes, 2568
Dettes du réseau, 4395
Employés transférés au réseau national,
Houille, 1991
Obligations, 1260, 4375
Passif, 1258
Personnel, 881
Terminus à Montréal, 1259
Terres à Fort-William, 918
— Nationaux canadiens
Administrateurs, 638, 781
Budget du réseau, 3321
Différend ouvrier, 1683
Frais d'exploitation, 2645
Glace, 1010
Houille, 1988, 4534

Chemins de fer—*Fin.*
Locomotives, 1259
Matériel et recettes, 782
Situation générale, 1675
Wagons et rails, 1989
— Réseau national du ch. de fer, 1208, 1258, 1433, 1448, 1459, 1685, 1732, 1784, 1873, 2188
— Ateliers de Saint-Malo, 1258
— Caisses de prévoyance, 2133
— Caisse de retraite du Gr.-Tronc, 1260
— Ch. fer suburbain de Toronto, 1676
— Comité des chemins de fer, 1945
— Concessions de terre aux compagnies, 1013
— Edifices occupés à Toronto, 639
— Elévateurs de F.-William et P.-Arthur, 630
— Gare centrale d'Ottawa, 1259
— Gare du Pacifique-Canadien à Québec, 3722
— Gare maritime de Port-Nelson, 4854
— Gare terminus de Québec, 3603
— Gare terminus de Port-Mann, 1017
— Homologation du tracé des lignes,
— Houille consommée, 638
— Messageries de l'Intercolonial, 2135
— Passages à niveau, 727, 972, 1009
— Pensions des employés de l'Intercolonial, 631
— Permutation, 780
— Pont de Niagara, 4501
— Port-Mann (Terminus de), 1017
— Refonte de la loi générale, 2729, 3051, 3201, 3607, 4288
Conférences avec le Sénat, 4094, 4158, 4214
— Rideau-Junction, 2501
— Séquestre du G.-T.-P., 328, 678, 1154
— Service de l'Etat à Québec, 1015
— Subventions aux chemins de fer, 629
— Sucre brut (Tarif du), 3605
— Traitement du personnel, 1651
— Travaux divers, 3321
— Vols sur l'Intercolonial, 2499
— Zones des chemins de fer, 5
— Transcontinental
Accidents sur le réseau, 1258
Ateliers de St-Malo, 1258
Division Est en activité, 2501
Gares du réseau, 1257
Recettes des stations, 3193
Réclamations contre le réseau, 643

Chemin Saint-Louis, 629

Chiens de mer (Fondoirs de), 1018

Chutes d'eau du lac Nipissing, 1392

Chutes d'eau du St-Laurent, 921, 1872, 2039, 2080

Ciment (Droit sur le), 1678

Circulation des banques, 1147

Classement des fonctions publiques, 636

Clemens (Juge), 3194

Clôture (Application de la), 1873

Colonisation. Voy. *Immigration et colonisation*

Colonisation dans l'Ontario et Québec, 780

Combustible (Contrôleur du), 2236

Comités parlementaires (Composition des), 116
— Agriculture et colonisation, 118
— Banques et commerce, 118
— Bibliothèque, 119
— Bills d'intérêt privé, 117
— Chemins de fer et canaux, 116
— Forêts et cours d'eau, 119
— Comptes publics, 117
— Impressions, 117, 119
— Journaux de la Chambre, 42
— Marine et pêcheries, 118
— Menées séditieuses, 2039
— Mines, 118
— Pensions militaires, 1441
— Privilèges et élections, 116
— Règlement (Ordres permanents), 117
— Restaurant, 119
— Sélection, 5
— Vie chère, 3076

Comités (Mutations dans les), 442, 727

Comité de rapatriement (Dépenses du), 640

Commerce et Industrie
— Affinage du cuivre, 1148
— Agents commerciaux, 3972
— Association des marchands de gros, 1257
— Brevets des étrangers ennemis, 3989
— Brevets et marques de commerce, 3949, 4168
— Bureau des recherches scientifiques et industrielles, 3983
— Commerce interprovincial des liqueurs, 4285
— Commission du commerce, 673, 4627, 4655, 4659, 4710
— Commission économique de Sibérie, 640, 1595
— Compagnies électriques, 4735
— Contrat d'assurance, 4133
— Contrôleur du papier à journal, 4697, 4827
— Délégation du commerce à Londres, 1988
— Epiciers en gros, 2102, 2394
— Faillites (Loi des), 239, 967, 2361, 2371, 2574
— Haut commissariat de Londres, 3372

Commerce et Industrie—*Fin.*
— Importation de spiritueux, 1593
— Lainages (Exportation de), 881
— Linière (Industrie), 1597
— Liqueurs enivrantes, 2447
— Marques de commerce, 3949, 4168
— Mesures électriques, 144, 744
— Mesures préjudiciables au commerce canadien, 75, 119, 145, 239, 326
— Monopoles, 4730, 4750
— Relations commerciales avec les Antilles, 1592
— Relations commerciales avec le nord de l'Europe, 1991
— Relations commerciales avec la France, 1140
— Remèdes brevetés, 2586, 3965, 4082
— Statistique (Loi sur la), 144
— Traitement du personnel, 4654, 4769
— Unification des mesures et des types, 3984

Commercial Cable Company, 2134

Commissaires plénipotentiaires au Congrès de la paix, 1434

Commissaire des salaires, 1990 3604, 3950, 4598

Commission des achats de guerre, 1263

Commission des achats des ministères, 1206,

Commissions administratives, 676

Commission anglaise de remonte, 1013

Commission biologique, 2679

Commission du combustible, 638, 1592

Commission du commerce, 673

Commission des conflits industriels, 1594

Commission économique de Sibérie, 640, 1595

Commission d'enregistrement national, 759, 2235

Commission d'établissement des soldats, 1115

Commission impériale d'enquête, 3458

Commission du lac des Bois, 1986, 2156

Commission mixte internationale, 1983.

Commission des pensions (Personnel de la), 637

Commission des pensions militaires, 1867

Commission de régie intérieure, 4, 630

Commission des relations industrielles, 1308, 1355, 1488

Commission des vivres, 627, 4624

Commission des vivres (Recettes de la), 637

Commission des vivres (Frais de la), 640

Concessions de terre aux chs de fer, 1013

Conférence sur l'hygiène sociale, 3196

Conférence impériale, 1083

Conseil médical, 3370

Conseil privé, 4648

Consignation d'or, 641

Côté (Eugénie), 2925

Cour d'appel impériale, 1115

Cours monétaire, 1083

Côté, Louis, 2677

Cousineau, Louis, 1356

Crerar (Démission de l'h. M.), 3323

Cuivres, 1148

Dafoe, John, 1012, 1866

Dansereau, Lionel, 372

Débarquement de blessés canadiens à Portland, 677

Décoration de l'Etoile de bronze, 627

Décrets fondés sur l'acte des mesures de guerre, 4286

Délégation du commerce à Londres, 1988

Démobilisation, 1009, 1869

Démobilisation dans la marine, 2043, 2082

Démobilisation (Crédit de la), 2258, 2320, 2444

Denrées alimentaires, permis de vente, 627

Dépenses et recettes fédérales, 1264

Déserteurs et insoumis. Voy. *Armée.*

Desjardins (Agent), 783

Différends ouvriers sur le N.-Canadien,

Directeurs des postes, 1595

Discours du trône, disc. générale, 14, 43, 75, 120, 146, 193, 240, 283, 331, 373, 414, 415, 442, 535, 572.

Divorce, 3901.

Divorce (Tribunaux de), 1729, 2895

Divorce, juridiction des cours de l'Ouest, 4686

Dossiers individuels militaires, 1150

Douane
— Abaissement des droits, 828
— Bureau de Lachute, 1014
— Bureau de St-Anselme, 918
— Chaussures américaines, 1016
— Ciment de Portland, 1678
— Farine de blé, 3818
— Fer et acier, 3827
— Feuillard, 3818
— Fourgons et camions, 3844
— Impressions et papeterie, 1002
— Instruments aratoires, 3827
— Nickel, 3819
— Remises de droits, 675
— Semoule, 3818
— Service de répression, 1002
— Tarif douanier, 4149
— Traitement du personnel, 991

Douchobores (Terres des), 2131

Drapeau national canadien, 2493

Draper, P. M., 4145

Duchemin, H. P., 1596, 1868

Eclairage, 2612

Ecoles nationales neutres, 2506

Elections
— Contestation de Bow-River, 4
— Election de Bruce-Nord, 2134
— Election partielle, 672
— Insoumis déchus du droit électoral, 2292
— Listes électorales, 2635
— Loi électorale, 4785, 4799
— Représentation proportionnelle, 4784
— Scrutin militaire d'outre-mer, 1496

Elévateurs de la commission des grains, 916

Elévateurs de F.-William et P.-Arthur, 630

Employés de l'impôt à Montréal, 3027

Employés des navires de l'Etat, 635

Emprunt national, obligation de $50, 2135

Emprunt à New-York, 1989

Emprunt national (Courtiers de l'), 1677

Engrais agricoles, 1629, 2385

Enquête Gobeil-Simard, 646

Enregistrement national, 759, 879, 1017, 1115, 2395
— Dans Bagot, 1357
— Dans Chambly-Verchères, 2236
— Dans l'Islet, 1017
— Dans Hochelaga, 2676
— Dans Terrebonne, 1356, 1496

Enseignement professionnel, 3931, 3295, 4035, 4287

Entrepôts frigorifiques sur les navires de l'Etat, 918

Epiciers en gros, 2102, 2394

Escorte à un évêque catholique, 2396

Etablissement agricole des soldats, 4158

Etrangers (Bien des), 1595

Etrangers internés, 879, 1676

Etudes topographiques, 4198

Euclid-Hall, 782

Excavateurs pour l'armée, 1990

Exécution à l'électricité, 2040

Exemptions en appel, 919

Expédition de Sibérie, 1263

Explosion d'Halifax, 915

Exportation de l'or, 1143

Expositions régionales, 1262, 2711

Faillites (Loi des), 239, 967, 2066, 2083, 2361, 2371

Fairweather, M., 2236

Famine aux Indes, 2728

Fermes expérimentales, 1117

Finance
— Action du Québec-lac St-Jean, 1016
— Assurance (Départ. des), traitement du personnel, 4640
— Bons de l'Etat en français, 4636
— Budget, discussion générale, 624, 3265, 3373, 3423, 3459, 3510, 3554, 3608, 3652, 3722
— Budget supplémentaire, 1007
— Change sur New-York, 2236
— Circulation des billets fédéraux, 641
— Consignations d'or, 641
— Cours monétaire, 666, 1083
— Crédit de guerre de 350 millions, 1394
— Crédit à la Roumanie, 1153
— Emissions monétaires, 643
— Emplois vacants au ministère,
— Emprunt national (Courtiers de l'), 1677
— Emprunt national de 1918 (Réclames de l'), 2915
— Emprunt national, obligations de $50, 2135
— Emprunt spécial de 100 millions, 4396
— Emprunt de 75 millions à New-York, 1989, 4351

Finance—*Fin.*
— Encouragements à la production agricole, 626
— Excédent de circulation des banques, 661, 1147
— Grains de semence, garantie des emprunts, 653, 1067
— Impôt sur les bénéfices, 1015, 1868, 3846, 4149
— Loi de finance provisoire, 877
— Obligations de l'Etat, 1015
— Prêts au gouvernement anglais, 1262
— Prêts aux vétérans de la Nouvelle-Ecosse, 883
— Traitement du personnel, 4636
— Vacances dans le personnel, 882

Fiset, (Dr Michel), 1167

Fitzpatrick (Allocation à sir Ch.), 885, 1008, 1151

Flétan de la Col.-Angl., 1595

Flint (Eloge du Dr), 1392

Flotte de pêche de la N.-Ecosse, 1946

Foran, J. K., 633

Forsyth, J. R., 4536

Fourniture des ministères, 3325, 3345

Franchise postale, 1867

Frigorifiques (Compagnies), 3026
— Traitement du personnel, 4636

Gendarmerie à cheval, 2413, 3950

Généraux canadiens (Portraits de), 1987

Gibson (Major), 920

Girard (Eméride), 1010

Goodwin (Dr), 4220, 4626

Gordon (Rév. M.), 1496

Grains (Loi des), 4086

Grains de semence, 1018

Grain (Transport du) **sur les Grands lacs**, 624

Grande Union. Voy. *One Big Union.*

Gregory, Wm, 626

Grierson, Frank, 639

Hanna (Ville de), 1595

Hart, James, 627

Haut commissariat à Londres, 3372

Henry, R. A. C., 2133

Hôtel Fédéral, 2133

Hôtel du lac St-Joseph, 3195

Hutteristes, 1308, 1434

Hygiène publique (ministère de l'), 878, 1208, 1418

Iles de la Madeleine, 650

Ile Pelée, 4181

Ile Saint-Barnabé, 4624

Immigration et colonisation
— Concessions de terre, 784
— Etudiants chinois, 784
— Frais des agences, 2708
— Hutteristes, 1434
— Immigration américaine, 2134
— Immigration prohibée, 802
— Immigration (Loi sur l'), 1253, 1992, 2043, 2379, 3306, 3341
— Traitement du personnel, 2679, 2697

Impressions (Frais des) de l'Etat, 880

Imprimerie nationale, grève des pressiers, 240, 325, 414, 442, 534

Incendies (Prévention des), 1635, 1684

Indemnité de démobilisation, 1867

Indemnité de guerre de l'Allemagne, 965

Indemnité de guerre au Canada, 806

Indemnité parlementaire, 782

Indemnité de vie chère, 1491

Index du hansard, 2292

Information publique, 759, 782, 2236

Institut des recherches scientifiques, 1627, 1780

Internement des sujets ennemis, 786, 1784

Interprétation (Loi de l'), 2040
Irrigation, 660

Jellicoe (Amiral), 783

Jenkins (Lieut.-colonel), 2393

Jeunes délinquants, 1007

Jones (Général), 642

Journaux (Editeurs des), 1623, 2103

Journaux (Fusion des) **de la Chambre**, 42, 3193, 3422

Juges (Loi des), 2405, 3077, 4213, 4286, 4365, 4524

Justice
— Affaire Lewis, 281
— Cour d'amirauté, 1496
— Cours martiales de la marine, 632
— Cour d'appel impériale, 115
— Juges (Loi des), 2405 3077, 4213, 4286, 4365, 4524
— Vente illégale d'alcool, 918

Keddy (Docteur), 2914

Kent House, 1014

Kingsmill (Amiral), 1392

Kohn, Louis, 779

Labelle (Notaire), 1356

Laflamme, J .L. K., 783

Lainages (Exportations de),

Lamontagne (Mlle), 1869, 2041, 2235

Laferrière (Capitaine Alban), 3265

Laurier (Obsèques nationales à sir W.), 2

Laurier (Eloge de sir W.), **décédé**, 5

Lebel (Dr Luc), 1989

Lennie, R. S., 1677

Lewis (Affaire), 281, 3196

L'heureux (Major), 1016

Lignes téléphoniques dans Dorchester, 885

Ligue des nations, 1435, 2130

Linière (Industrie), 1597

Liqueurs enivrantes, 2447, 2768

Liqueurs sur les navires de patrouille, 1391

Logements à bon marché, 2642

Maclennan (Juge), 1115, 1148, 1989, 3027

McCurdy (Démission de l'hon. M.), 144

Législation criminelle
— Biens des associations illégales, 4825
— Code criminel, modifications diverses, 4286, 4511
— Exécutions à l'électricité, 2040
— Jeunes délinquants, 1007, 1436, 3985
— Loi sur la preuve, 1441
— Menées séditieuses, 3416
— Séduction des filles mineures, 4798, 4855

Législation fiscale
— Employés de l'impôt à Montréal, 3027
— Entrepôts frigorifiques, 3026
— Exemptions de l'impôt sur le revenu, 637
— Impôts sur les bénéfices, 1015, 1868, 3846, 4149
— Impôt sur les cultivateurs, 2137
— Impôt sur le revenu (Produit de l'), 2137, 2396
— Impôt de guerre sur le revenu, 4134
— Revenu intérieur, 191, 1649, 3372
— Service de répression, 1006
— Spiritueux en entrepôt, 1593
— Tarif douanier, 4149
— Taxe des remèdes brevetés, 1149
— Taxe sur les objets de luxe, 781

Mahon, C. E., 1677, 1866, 2395

Maison de convalescence de Charlottetown, 2395

Marché Champlain, 1494

Margarine (Prix de la), 2294

Marine et navigation
— Affaires navales, 2928
— Allocations de la marine, 779
— Balisage (Service du), 2720
— Balisage de la ligne Vancouver-Skagway, 3197
— Bases navales aériennes, 1592
— Bâtiment de la marine à Québec, 1495
— Batterie navale à Seymour Narrows, 1013
— "Bayfield" (Steamer), 634
— Bear-River, 3372
— "Boucherville" (Vapeur), 2041
— Cabotage américain, 1152, 1309
— Cale d'Esquimault,
— "Canada" (Navire), 631, 778, 1391, 1594
— "Canadian Warrior" (Vapeur), 3458, 3604, 4395
— Canaux
De la baie Georgienne, 879, 1118
De Chambly, 2133
De Welland, 1656, 3310, 3320
— Chalutiers, 778, 783
— Chalutier n° 30, 1013, 2501
— "Champlain" (Steamer), 643
— Chantiers maritimes (Opérations des), 640
— Charbonniers du St-Laurent, 4491
— Chenal du St-Laurent, 2720
— Commission biologique, 2679
— Commission du port de Montréal, 3896
Du port de Québec, 3896
Du port de Saint-Jean, 4455
Du port de Vancouver, 3880, 4164
— Communication d'hiver au Saguenay, 2676

Marine et navigation—*Suite.*
— Conserves de saumon, 3897
— Constructions maritimes, 2295, 2348
— Contre-torpilleur, 1594
— Cours d'amirauté, 1496
— Cours martiales de la marine, 632
— Déclaration du ministre de la Marine à Montréal, 3371
— Décoration de l'Etoile de bronze, 627
— Démobilisation des marins, 2043, 2082
— "Drummond" (Vapeur), 2500
— Ecoles de navigation, 2713
— Edifices du ministère à Québec, 1264
— Employés des navires de l'Etat, 635
— Examen des capitaines et seconds, 2712
— Gardiens d'écluses, 629
— Grain (Transport du) sur les Grands lacs, 624
— "Helena" (Bateau à essence), 4144
— "Hochelaga" (Vapeur), 631, 634, 1391
— Hôpitaux maritimes, 2726
— Inscription des navires, 2713
— Inspection des chargements de bétail, 2714
— Inspection des vaisseaux, 2727
— Labrador, communications d'hiver, 3458
— "Lady-Evelyn" (Vapeur), 3818
— Libération de marins condamnés, 3988
— Liqueurs sur les navires patrouilleurs, 1391
— "Lottie-Russell' (Navire), 778
— Madeleine (Iles de la), service maritime, 650
— Maître de port d'Halifax, 2807, 2917
— Marine marchande, 2918, 3298, 3894, 4073
— Marins réservistes de Terre-Neuve, 1676
— Matériel de sauvetage, 2715
— "McGee" (Navire), 1259, 2500
— "Mildred-McColl" (Navire), 779
— "Montcalm" (Navire), 1016
— "Montmagny" (Vapeur), 1678
— Mousses, 633
— Navigation intérieure, 74
— Navires canadiens (Réquisitions de), 1990
— Navires canadiens en combat, 633
— Navires de l'Etat, 636, 1012, 1355
— Navires affrétés par l'Etat, 650
— Officiers canadiens dans la flotte anglaise, 631
— Pilotage, 2722
— Port de Québec, 626
— Port de Saint-Jean, 2460, 4493
— Port de Toronto, 2465, 2466
— "Prince-George" (Navire), 778
— "Princess" (Steamer), 642, 2914
— Prises maritimes, 633
— Protection des côtes du Canada, 777
— Programme des constructions maritimes, 4848

Marine et navigation—*Fin.*
— Programme naval, 672
— Radiotélégraphie sur les navires de l'Etat, 650
— Recrutement dans la marine, 675, 780
— Réquisition de navires canadiens, 1990
— Réserve de la marine, 628, 634
— Rivière-Ouelle (Traverse de la), 4491
— Ross (Commandant), 915
— Service des Antilles, 1332
De Baddeck-Iona, 1345
D'Escuminac-Newcastle, 1352
De Grand-Manan, 1351
Des îles de la Madeleine, 650
De Lockport, 1350
De Pictou-Georgetown, 1353
Du Sud-Africain, 1338
De Pictou-Chéticamp, 1354
De Pictou-Mulgrave, 1353
De Terre-Neuve, 1331
De Petit-de-Grat-Mulgrave, 1353
— Service du balisage, 2720
— Service de paquebots, 1147
— Solde de la marine, 632
— "Stadacona" (Navire), 779, 915
— Stations de sauvetage, 631
— Subventions aux bassins de radoub, 4463
— Subventions maritimes, 3968
— Terre-Neuviens dans la marine du Canada, 632
— Traitement du personnel, 2712, 3306
— "Tuna" (Navire), 779, 1594, 1987
— "Voyageur" (Navire), 1259

Marlow (Colonel), 3194

Marquage des récipients, 2445

Marshall (Lieut. Hall), 1866

Matapédia (Route de la), 1730

Médecins d'Amherst, 3509

Mercier (Cardinal), 1539, 1676

Messeroy, John, 1676

Mesures électriques, 144, 744

Mesures de guerre, 1489, 2239

Mines
— Affinage du cuivre, 1148
— Expériences, 4649
— Exportation d'or, 1143
— Lignite, expérimentation, 4649
— Placers du Yukon, 657
— Service géologique, 4652
— Travaux géodésiques, 4193

Ministres, membres de la Chambre, 1040

Mission britanniques de guerre, 1730

Mission de Washington, 1114, 2159

Monument Louis Hébert, 2636

Morris (Colonel), 2676

Musée de la guerre, 1263

Mutineries du camp de Kinmel, 327, 372, 481, 2043

Naturalisation (Loi sur la), 3720, 3957, 4260, 4412, 4495

Naturalisation (Statistique de la), 643

Nova Scotia Carriage Co., 3194

Noviciat de Guelph, 1265

O'Connor, W. F., 2639

Oiseaux migrateurs, 2256

Oisiveté (Règlement contre l'), 918

Orateur, indemnité de résidence, 2633

Ostréiculture, 635

Papier à journal, 639, 785, 4697

Parcs fédéraux, 4765

Parcs et réserves forestières, 1865, 2397

Parent (Docteur), 1260

Pari mutuel, 1781

Parisault (Lieutenant), 919

Parkinson (Lieut.-colonel), 1497

Parlement (Palais du), 2432, 2442

Passages à niveau, 727, 972, 1009

Pau (Général) à la Chambre, 143

Pêcheries
— Flétan de la Col.-Anglaise, 1595
— Flotte de pêche de la N.-Ecosse, 1946
— **Fondoirs de chiens de mer,** 1018
— Homarderies de Port-Daniel, 635
— Inspecteur de la Col.-Anglaise, 1593
— Inspection du poisson, 985
— Inspection du poisson mariné, 3020
— Juridiction sur les pêcheries, 635
— Ostréiculture, 635
— Pêcheries (Loi des), 2187
— Pisciculture, 3021
— Poisson canadien en Angleterre, 3459
— Saumon, 969, 1595
— Sécherie de poisson à Souris, 1730, 3604
— Taxe sur les pêcheurs, 2235
— Traitement du personnel, 3008

Pensions
— Civiles, 2637
— Militaires, 918, 1116, 1357, 2637, 2868, 4170, 4324, 4352, 4430
— Commission, 630, 1867, 3194, 3509
— Des employés de l'Intercolonial, 631
— De la police à cheval, 2617, 2810

Personnel
— Allocation de guerre aux fonctionnaires, 3046
— Avis de nomination dans le personnel, 2138
— Blessés de la guerre, 1019
— Boudrault, Benjamin, 1495
— Classement des fonctions publiques, 636, 644, 2391, 3030, 3652, 4072
— Commissions d'examen, 644
— Commission des pensions, 637
— Commissaires du service civil, 3030, 4657
— Conditions d'entrée dans les services publics, 2137
— Dansereau, Lionel, 372
— Employés de l'impôt à Montréal, 3027
— Fédération des employés des postes, 2443
— Femmes fonctionnaires, 2866
— Fonctionnaires au-dessus de 2,500 p., 1495
— Grierson, Frank, 639
— Nominations dans les services extérieurs, 3817
— Questions d'examen, 783
— Réduction du personnel, 1615, 1781, 4284
— Travaux publics, 2431

Postes
— Agents de l'Ouest, 3949, 4501
— Censure des câblogrammes, 883
— Courrier transatlantique, 965
— Directeurs des postes, 1595
— Franchise postale, 1867
— Grève des postiers, 3324
— Indemnité de vie chère aux facteurs, 883
— Ministre des Postes, 1012
— Port des journaux, 758
— Port des lettres, 777
— Postes de Deep-Brook, 784
De Dorchester, 760
De Hamilton, 2865
De Montréal, 2865, 3025
De New-Carlisle, 759
De Port-George, 627
De Québec, 2865
De Selkirk, 1350
De Toronto, 2865
De Winnipeg, 2865
— Poste rurale dans Vaudreuil et Soulanges, 2677

Postes—*Fin.*
— Service des dépêches avec l'Angleterre, 1331
— Service des dépêches à Montréal, 1017
— Service des dépêches à Carleton, 759
— Service postal transatlantique, 1781, 1870
— Subventions postales, 3968
— Traitement des agents, 1870
— Traitement du personnel, 2103
— Traitement du service extérieur, 2168
— Presse associée du Canada, 4643

Piché (Lieut.-colonel), 625

Placers du Yukon, 657

Poids et mesures, 989, 2240, 2389

Poids et mesures (Inspecteurs des), 2395

Police fédérale, 1496, 2135, 4836

Police fédérale spéciale, 2235

Polonais et Ukraniens, 4696, 4856

Pomerey (Major), 2678

Pont de Matapédia, 644

Population du Canada, 642

Population des provinces de l'est, 594

Poursuites pour vente illégale d'alcool, 918

Pratt (Lieut.-colonel), 1263

Preston, W. T. R., 4286

Prêts aux pays alliés, 2676

Prêts aux soldats en N.-Ecosse,

Princesse Radziwill, 646

Prises maritimes, 633

Privilèges de la Chambre, 670

Prohibition des liqueurs, 4221, 4635, 4712, 4825

Propriétés de l'Etat à Hull, 1262

Provende (Exportation de), 2136

Publications françaises à la Chambre, 330, 878

Quai de Masset, 628

Quai Sainte-Marie, 2041

Questions (Formalités des), 676, 677

Question ouvrière, 1731

Recherches scientifiques, 4617

Réclamation Bélanger, 1058

Recrues de Hull, Wright et Pontiac, 628

Recrutement (Statistique du), 781, 1150

Rééducation professionnelle des soldats de langue française, 1009

Réfractaires du service militaire. Voy. *Insoumis* sous *Armée,* 2041

Registraires du service militaire, 1116

Relations commerciales avec les Antilles, 1592

Remèdes brevetés, 1149, 4092

Représentants militaires, 626

Représentant du Canada à Washington, 2295

Représentation à la Ch. des communes, 5

Rétablissement des soldats (Départ. du), 4640

Revenus exemptés de la taxe de guerre, 637

Revenu intérieur. Voy. aussi *Législation fiscale,* 1649

Ridley, John, 2501, 2677

Riou (Magasin), 1677

Rivière Saint-Charles, 1015

Roe, J. Sidney, 1263

Ross (Commandant), 915

Ross, P. D., 1494

Roumanie (Crédit à la), 1153, 1680, 1683, 2914

Route de Monk-Station à Ste-Perpétue, 2295

Route de St-Zotique à Riv.-Beaudette, 2235

Salle d'exercice à Hull, 1262

Salvarsan, 2235

Sanatorium de Dalton (I.P.-E.), 3989

Séances du matin et du samedi, 3507, 3552

Seddon (Commandant), 634

Séduction des filles mineures, 1781, 2251

Seigneurie Fraser, 918

Sénat belge (Communication du),

Service civil. Voy. *Personnel,*

Service météorologique, 2725

Sharpe (Eloge du colonel), **décédé,** 3

Sociétés de secours mutuels étrangères, 1629

Société de tir de Lévis, 1260

Sonier, P. D., 4220

Sous-registraires de l'Assomption, 1989

Smart (Allégations du gén.) **concernant le service de santé,** 534

Spiritueux en entrepôt, 1593

Spiritueux (Importation de), 1593

Starrar (Hall), 643

Stations de sauvetage, 631

Statistique (Loi sur la), 144

Subventions provinciales, 777

Sucre et sirop d'érable, 674

Taschereau (Alleyn), 3193

Taschereau, Roy, Cannon et Parent (Société), 2135

Taureaux Ayrshire et Holstein, 626

Taylor (Sénateur), 920

Télégraphie sans fil, 1988

Terres publiques
- — Arpentages, 74, 966
- — Chutes d'eau, 2620
- — Concessions de terre, 784
- — Concessions de terres aux institutions religieuses, 2568
- — Concession de terrains pétrolifères, 2292
- — Drainage des terres publiques, 74, 739, 667
- — Etablissement des vétérans sur les terres, 2391
- — Expropriation des douchobores, 2131
- — Irrigation, 660
- — Laboratoires forestiers, 3195
- — Offre de terres cultivables à l'Etat, 636
- — Parcs fédéraux, 4194, 4765
- — Parcs et réserves forestières, 1865, 2397, 3076, 3198
- — Taber (District de), 4363
- — Taux d'intérêt sur les arriérés, 1153
- — Terrains pétrolifères de l'Alberta, 4220
- — Terres fédérales (Loi des), 4405
- — Terres scolaires, 884

Terre-Neuviens dans la marine du Canada, 632

Tir (Sociétés de), 1974

Titres et décorations, 1497, 2498, 2728, 2812

Thompson (Lieut.-colonel), 780

Thurston (Commandant), 634

Traité de paix (Résumé du), 2237

Traité de paix (Ratification du), 2293

Traité de paix, conditions relatives au travail, 2132

Translation des corps des militaires, 1149

Transports, 1981

Tracteurs agricoles, 1595, 2196

Travaux géodésiques, 4193

Travail industriel
- — Accidents du travail, 732, 974
- — Agitation ouvrière, déclaration ministérielle, 2970, 3076, 3129
- — Bureaux de placement, 2639, 4770
- — Bureau de placement à Québec, 1867
- — Commissaire des salaires, 1990
- — Commission des relations industrielles, 1308, 1355, 1488, 1594, 4784
- — Conférence entre ouvriers et patrons, 3325
- — Conflits industriels à Hull, 3027
- — Conflit ouvrier sur le réseau de l'Etat, 1683
- — Contrat collectif, 3030
- — Emeutes à Winnipeg, 3985
- — Grèves, 1868
- — Grèves (Statistique des), 646
- — Grèves après l'armistice, 2234
- — Grève des pressiers à l'Imprimerie nationale, 240, 325, 414, 442, 534
- — Grèves de Montréal, 1539, 1681
- — Grève de Winnipeg, 2617, 2867, 2915, 3197, 3879
- — One Big Union, 2234
- — Ouvriers du port de Montréal, 4143
- — Réunion ouvrière à Toronto, 2082
- — Traité de paix, clauses relatives au travail, 2132, 4858
- — Travail (Département du), 920

Travaux publics
- — Batiscan (Travaux de protection à), 674
- — Bâtiments fédéraux de Dorval, 637
- — Bons chemins, 4543
- — Chemin Saint-Louis, 629
- — Chemin de la station Monk, 1494
- — Collège militaire royal, 4534
- — Commission d'embellissement d'Ottawa, 4401, 4537
- — Dragage, 4777
- — Edifices publics de la Col.-Anglaise, 2491
  - A Halifax, 1009
  - A Guysborough, 882
  - De l'Ontario, 2484
  - De Québec, 2480
- — Edifices publics en général, 2493
- — Fort-Lawrence (N.-E.), 3817
- — Glissoirs et estacades, 4770
- — Ile d'Orléans, 2901
- — Ile Verte, 2900
- — Loyers, 2613

Travaux publics—*Fin.*
— Pont de la Matapédia, 644
— Ponts et routes, 2906
— Quai de Massett, 628
— Réclamation Bélanger, 1058
— Rideau-Hall, frais d'entretien, 2609
— Rivière-du-Loup, 2902
— Rivière St-Charles, 2904
— Télégraphes et téléphones, 4771
— Traitement du personnel, 1310

Tribunaux d'exemption, 1494, 2500

Trophées de guerre, 2130

Trotsky, Léon, 916

Vie chère, 4219, 4464, 4829

Warren, B. L., 3989

Woodbury, Harry, 2136

Yukon, administration, 4194

DEUXIÈME PARTIE

TABLE PAR NOMS D'ORATEURS

Allan (George Wm) (Winnipeg-Sud):
Grains (Modification de la loi des), 4106
Malaise industriel au Canada et grèves à Winnipeg, 3188-3193
Milice (Modification de la loi de la), 4125, 4126
Titres honorifiques (Abolition des), 1531-1534
Tribunal du commerce, 4672-4673-4674

Ames (Sir Herbert B.) (Saint-Antoine, Montréal):
Association parlementaire de l'empire, 2864
Baker, M. P. (Feu le lieutenant-colonel George Harold), 4616
Budget, 3288, 3776, 3860, 3867, 3868, 3869, 3870, 3871, 3872, 3873
Commission des fournitures, 3956
Divorce, 3918
Emprunts nationaux, 2135
Fonds patriotique, 3877, 3878
Immigration (Modification de la loi d'), 2027, 2033, 2035
Logements (Construction de), 2646, 2652, 2654, 2657
Milice (Modification de la loi de la), 4116
Monnaie, Pièces de bronze, 667
Pensions militaires (Modification de la loi des), 4334, 4335, 4336, 4337, 4338, 4340, 4341, 4342, 4349, 4350, 4353, 4359, 4433, 4434, 4435, 4454
Soldat (Etablissement du) sur des terres, 4025, 4032
Soldat (Rétablissement du) dans la vie civile (Subsides), 2883, 2884
Subsides (Travaux publics) (Construction maritime), 2304
Taxe de guerre sur le revenu, 2137
Traité de Paix (Demandes d'exemplaires du), 4393
Tribunal de commerce, 4688, 4689, 4690, 4692

Anderson (Robert King) (Halton):
Discours du trône (Discussion du), 515-520
Commission du Service civil, 518-519
Droit électoral (Etrangers, femmes), 517
Gouvernement d'union, 516
Hygiène publique, 519
Insoumis à la loi du service militaire (Traitement des), 516, 517
Laurier (Hommage à la mémoire de), 515
Ministres (Participation à la Conférence de la paix), 515

Anderson (Robert King)—*Fin.*
Soldats (Hommage à la vaillance de nos), 516, 519
— (Pensions), 518
Ecoles nationales neutres (Etablissement d'), 2525-2531
Hygiène publique (Création d'un ministère d'), 1244
Pensions aux soldats (Ques.), 1116
Spécialités pharmaceutiques et médicaments brevetés, 2588

Andrews (George William) (Winnipeg-Centre):
Agitation ouvrière et grèves de sympathie à Winnipeg, 2970
Avance (L') de l'heure, 931
Fédération des employés des postes, 2443
Immigration (Loi modifiant la loi d'), 2003-2004
Liqueurs alcooliques, 2457-2459
Malaise industriel au Canada et grèves de Winnipeg, 3145, 3146, 3148
Placers du Yukon, 660
Soldats (Etablissement sur des terres), 4015

Archambault (Joseph) (Chambly-et-Verchères):
Agriculture (Fermes expérimentales), 3103
Armée canadienne (Corps de santé de l'), 1869
Autorités militaires (Plaintes contre les), 1684
Canal de la baie Georgienne, 2975
Chambly (Canal et route de), 2133
Chemins de fer et canaux (Subsides des), 1669
Chemins de fer nationaux (Loi relative à la Cie des), 1937
Clemens (Le juge) (Ques.), 3194
Commission d'enquête sur les relations industrielles, 1308
Commission du commerce, 4722, 4723, 4726, 4727, 4728
Commission des fonds régimentaires (Ques.), 3025
Commission des pensions militaires, 1867
Commission des vivres du Canada, 4220
Corps expéditionnaire canadien (Prisonniers du) (Ques.), 1117
Cour d'Amirauté de Montréal, 1496
Dafoe (John W.) (Ques.), 1012, 1866

Archambault (Joseph)—*Suite.*
Différends industriels (Bureau des), 1594
Différends industriels à Hull (Ques.), 3027
Discours du trône (Discussion du), 453-463
Cherté de la vie, 457
Classe ouvrière (Malaise dans la), 458
Elections en temps de guerre (Loi des), 459, 462
Gouvernement par décrets du conseil, 460
Kinmel (Conditions au camp de), 455
Laurier (Hommage à la mémoire de), 453, 454
Prohibition, 456
Titres honorifiques, 458, 459
Divorce (Loi relative au), 4694
Emprisonnement prétendu de soldats canadiens en Sibérie, 4147
Emprunt de la Victoire (Les courtiers de Montréal et l'), 1677
Enregistrement du service national (Ques.), 2236
Enrôlement dans l'armée expéditionnaire canadienne (Ques.), 3026
Enrôlements à Hull et dans les comtés de Pontiac et de Wright, 628
Enrôlements volontaires dans l'armée expéditionnaire, 1991
Entrepôts frigorifiques (Impôt sur compagnies d') (Ques.), 3026
Faillites (Loi concernant les), 2070, 2071, 2072, 2083, 2086, 2092, 2583, 2584
Facteurs (Indemnité de vie chère aux), (Ques.), 883
Franchise postale (Expédition de brochures en), 1867
Gibson (Le major) (Ques.), 920
Grand-Tronc-Pacifique (Nomination d'un séquestre pour Cie du), 1165
Gratifications aux militaires, 4395
Hygiène publique (Ministère d'), 1233
Immigration (Subsides du ministère de l'), 2710, 2711
Insoumis (Uniformité dans l'application des peines contre les), 1387
Intérieur (Subsides du ministère de l'), 2163, 2164, 2167
McFall (Rapport du contrôleur), 4624
McLennan (Le juge, F. S.), 1115, 1148, 1989, 3027
Marine et Pêcheries (Subsides), 2716
Nationalité britannique, naturalisation, étrangers, 4276
Ouvrières (Assemblées) à Toronto, 2082
Ouvrières (Union) dans l'Ouest, 1394
Pêcheries (Taxe des) (Ques.), 2235
Pensions militaires (Commission des), 1867
Pensions militaires (Modification de la loi des), 4179, 4180
Postes (Le ministre des) (Ques.), 1012
Postes (Subsides des), 2184

Archambault (Joseph)—*Fin.*
Preuve (Modification de la loi sur la), 1436
Soldats (Rétablissement des) dans la vie civile (Ques.), 1012
Soldats outre-mer (Censure des lettres des), 1731
Soldats outre-mer (Vote des), 1496
Tarif douanier (Modification du), 4149, 4150, 4151
Travail (Le ministère du), 920
Tribunal du commerce, 4691-4692
Troupes outre-mer (Administration des), 2991

Argue (Ira E.) (Swift Current):
Agriculture (Subsides) (Traitements), 3098
Budget, 3712-3714, 3876
Grains de semence (Garantie des emprunts), 1080
Industrie animale (Développement de l'), 3120, 3121, 3122
Juges (Modification de la loi des), 2407, 2411
Soldat (Rétablissement du) dans la vie civile (Subsides) (Bâtiments), 2880, 2881
Routes (Aide à la construction des), 774, 775, 4053
Subsides (Ministère des Postes), 247

Armstrong (Joseph E.) (Lambton-Est):
Budget, 3971, 3972
Chemin de fer d'Athabaska à Grande-Prairie, 2894
— (Comité des), 1945, 1967
— (Modification de la loi), 2737, 3051, 3061, 3062
— Nationaux, 1471, 1472
— Pacifique-Canadien, 3344, 3921
Chutes d'eau domaniales, 2640
Commission impériale d'enquête, 3371
Constructions maritimes, 2352
Lin textile, 1610
Navigation intérieure et cabotage, 74
Pacifique-Canadien, 3344, 3921
Pensions militaires, 4189, 4190
Soldats (Etablissement sur des terres), 3996, 3999, 4160
Subsides (Ministère de l'Intérieur), 2157
— (Travaux publics) (Construction maritime), 2304

Arthurs (James) (Parry Sound):
Budget, 3809-3815
Canal de la baie Georgienne, 1128-1129
Commission des fournitures, 3954
Divorce, 3923, 3927
Nationalité britannique, naturalisation, étrangers, 4262
Pensions militaires, 4173, 4326
Soldats (Etablissement sur des terres), 3999, 4008, 4009, 4013, 4161
— (Rétablissement dans la vie civile), 2883

Arthurs (James)—*Fin.*
Subsides (Marine et Pêcheries), 2712
— (Postes), 2179
— (Rétablissement du soldat dans la vie civile), 2883

Baldwin (Willis Keith) (Stanstead):
Budget, 3406, 3411
Crédit de guerre de 350 millions (Ouverture d'un), 2259
Discours du trône (Discussion du), 345-349
Commerce (Ministère du), 349
Droit électoral, 347
Exploitation plus intense de nos ressources naturelles, 345
Fisc (Abus du), 347-349
Maisons d'habitation, 345-346
Ministère (Composition du), 346
Santé publique, 349
Sibérie (Expédition de), 347
Situation agricole, 348
Situation financière, 345
Soldats (Rétablissement dans la vie civile), 345
Emigration, 2134
Immigration (Modification de la loi de l'), 2054
Poids et mesures, 2248, 2249
Routes (Amélioration des), 4548

Ball (Robert James) (Grey-Sud-Est):
Chemins de fer (Modification de la loi des), 2764
Poids et mesures, 2246

Ballantyne (L'hon. C. C.) (ministre de la Marine et des Pêcheries et des Affaires navales):
"Aquitania" (Port d'arrivée de l'), 2891
Beurre (Cherté du), 1684
Brise-glace "Earl Grey" (Le), 2236
Budget, 3400, 3406
Chalutier n° 30 (Le), 2501
Conseil de biologie, 2499, 2679
Constructions maritimes, 2348, 2349, 2353, 2354, 2358, 2360
Crédit de guerre de 350 millions (Ouverture d'un), 2321
Démobilisation de la flotte, 2082
Grève de Winnipeg, 3371
Halifax (Le maître du port d'), 2808, 2809, 2917, 2918, 2919
Marine marchande (Modification de la loi de la), 2919, 2920, 2921, 2922, 2923, 2924, 2925, 3894, 3895, 3896, 4073, 4074, 4075, 4076, 4077, 4078, 4079, 4080, 4081, 4082, 4083, 4148
Marine (Priorité des congés dans la), 2043
Pêcheurs (Taxe sur les), 2235
Pilotage (Loi concernant le), 3288, 3289, 3290, 3291, 3292, 3293

Ballantyne (L'hon. C. C.)—*Fin.*
Ports, Montréal et Québec, 3896, 3897
— Saint-Jean (N.-B.), 4455, 4456, 4458, 4459, 4461, 4462, 4463, 4493, 4494, 4495
— Vancouver, 3881, 3882, 3883, 3885, 3888, 3890, 3892, 3893, 4164, 4165, 4167
"Princess" (Le navire) (Ques.), 2914
Quai de Sainte-Marie, 2041
Subsides (Constructions maritimes), 2295-2305, 2308, 2310, 2311, 4848, 4849, 4850
— (Traitements, Service maritime et fluvial, sauvetage, etc.), 2712, 2713, 2714, 2715, 2716, 2717, 2718, 2719, 2720, 2721, 2722, 2724, 2725, 2726, 2727, 2728, 4852
— (Affaires navales), 2928, 2929-2937; (Le "Rainbow" et le "Niobé"), 2930; (Navires patrouilleurs et chalutiers), 2932; (Base navale de Sydney), 2933, 2939, 2958, 2959, 2960, 2961, 2965, 2967, 2968, 2969; (Collège naval), 2970
— (Pêcheries) (Passes migratoires et curage des rivières), 3019, 3020
— (Pêcheries) (Inspection de poisson mariné), 3020, 3021
— (Pêcheries) (Piscifactures, construction et entretien), 3021, 3022, 3023, 3024
— (Pêcheries) (Traitements et frais des inspecteurs et surveillants), 3008, 3009, 3010, 3011, 3012, 3013, 3014, 3015, 3016, 3017, 3018, 3019

Béland (L'hon. Henri-Sévérin) (Beauce):
Aéronautique (Commission de contrôle de l'), 2139, 2150
Budget, 3397, 3416, 3423, 3432
Chemins de fer nationaux, 2222, 2223
Commission d'embellissement d'Ottawa, 4538
Ecoles nationales neutres, 2528, 2542
Edifices publics (Stations agronomiques), 2496
Ennemis internés, 1784
Fonds patriotique, 3877
Fournitures des ministères, 3359
"Gazette du Travail", 2556
Halifax (Maître du port d'), 2809
Hygiène publique (Création d'un ministère), 1214, 1227, 1246, 1248, 1422, 1428, 1429, 1430, 1431
Guerre (Listes électorales en temps de) (Subsides), 2559
Immigration, 2000
Imprévues (Dépenses), 2567
Jellicoe (Amiral sir John) (Ques.), 783
Liqueurs alcooliques, 2449, 2460
Logements (Construction de) (Subsides), 2646, 2665
Marquage de récipients, 2446
Mesures de guerre (Projet sur les), 1207
Pensions (Guerre européenne), 2554, 3126

Béland (L'hon. Henri-Sévérin)—*Fin.*
— de la Milice, 2807
— (Rapport du comité des), 4071
Service militaire, 1207
Spécialités pharmaceutiques et médicaments brevetés, 2590, 2591, 2595, 2599, 2601, 2767, 2768
Subsides (Frais d'exploitation des chemins de fer de l'Etat), 2563
— (Finances), 4655, 4656-4658
— (Immigration), 2701
— (Postes), 2119, 2120, 2174
— (Service postal maritime), 1340
— (Travaux publics), 1310, 1312
Titres et décorations, 1519, 2498
Visite du prince Fushimi, du Japon, 2561

Best (John) (Dufferin):
Agriculture (Subsides) (Traitements), 3095
Avance (L') de l'heure, 924, 925, 926, 927
Chemins de fer nationaux canadiens, 1851
Classement des employés publics, 2043
Commission des fournitures (Traitements), 3953, 4602
Commission du Service civil et réorganisation des services administratifs, 3039
Fonctionnaires (Augmentation du nombre des), 1495
Noviciat de Guelph, 1293
Routes (Amélioration des), 4584, 4587
Service intérieur (Réduction et réorganisation du), 1619-1620
Subsides (Finances), 4641-4642

Blake (Matthew Robert) (Winnipeg-Nord):
Aviation (Corps royal d'), 1493
Budka (Accusations contre l'évêque), 674
Hygiène publique (Ministère d'), 1251
Liqueurs alcooliques, 2459, 2780
Malaise industriel au Canada, 3129
Polonais et Ukraniens, 4696
Postes (Subsides des), 2185
— (Réforme de la loi des), 2124
Soldats (Etablissement sur des terres), 4016, 4017
Traité de paix (Le) et la journée de huit heures, 2081

Bonnell (Saul) (Kootenay-Est):
Discours du trône (Discussion du), 463-465
Colombie-Anglaise (Avantages qu'elle offre aux colons), 465
Hygiène publique, 464
Soldats (Rétablissement dans la vie civile), 464-465

Borden (Le très hon. sir Robert) (Premier ministre):
Anniversaire de naissance du premier ministre, 4284
Bruce (Le rapport), 4147, 4220
Budget, 3288

Borden (Le très hon. sir Robert)—*Suite.*
Canal de la baie Georgienne, 2975
Chemins de fer (Modification du Sénat à la loi des), 3423
— (Codification de la loi des), 3607, 3608
— (Modification de la loi des), 4292, 4296, 4299, 4304, 4305, 4309, 4310, 4319, 4320, 4321, 4322
Cherté de la vie, 4469
Commission des fournitures du service administratif, 4613-4614-4615
— du commerce (Discussion du projet tendant à la création d'une), 4634-4635-4710-4712-4715
— impériale d'enquête, 3371, 3458
Conférence avec le Sénat (Modification de la loi des chemins de fer), 3877
Conseil médical du Canada, 3371
Contrat collectif (Le), 3030
Corps expéditionnaire canadien (Remerciements au), 4862-4863-4864-4865
Crerar (L'hon. M.), démission, 3323-3324
Croix-Rouge (Société de la), 3129, 3293, 3294, 4492
Destruction de denrées en entrepôts frigorifiques, 3028
Différends ouvriers (Conférence pour régler les), 3030
Divorce, 3917, 3919, 3929
Douanes (Poste vacant du commissaire des), 4072, 4537
Elections dans cinq collèges vacants, 3028
Elections fédérales, 4695, 4785, 4786, 4687, 4788, 4789, 4790, 4802, 4808, 4809, 4810, 4811, 4813, 4814, 4815
Explication de nature personnelle (Entrepôts du Manitoba), 4861-4862
Faillites, 4284
Fourniture de blé à la Grèce, 3029
Fournitures des ministères, 3326, 3339, 3345
Grève de Winnipeg, 3371, 3606, 3722, 3879, 4072
Harris, M., 4071
Hygiène publique, 4537
Liqueurs enivrantes, 4221, 4222, 4284, 4285
Malaise industriel et grèves à Winnipeg, 3183, 3188
Marine marchande, 4081, 4082, 4083
Nationalité britannique, naturalisation, étrangers, 3720, 3721, 4498, 4500
Navires charbonniers mobilisés par le gouvernement impérial (Retard dans le renvoi des), 4491
Noviciat de Guelph, 4784
Ouvrier (Le problème) à la Conférence de la paix, 4858, 4859, 4860, 4861
Ouvrière (Agitation), 2970-2974, 2975
— (Situation à Winnipeg et Toronto, 3076
Pacifique-Canadien, 3344

Borden (Le très hon. sir Robert)—*Fin.*
Paix (Célébration de la) après proclamation, 4392
Polonais et Ukraniens, 4696, 4784, 4856, 4857, 4858
Port des lettres, 4785
Postes (Nominations du ministère des), 4503, 4504
— (Grévistes de l'administration des), 3324
Preston (W. T. R.), 4287
Prohibition (Message du Sénat sur la), 4635
Recherches scientifiques, 4621
Relations industrielles, 4784
Représentation proportionnelle, 4784
Rivière de la Paix (Terrains pétrolifères du district de la), 4287
Roumanie (Crédit à la), 3372
Routes (Amélioration des), 4585-4588-4589-4590-4591-4592-4594
Séance du samedi, 3552, 3553
Séditieuses (Loi contre les menées), 3323
Service de santé (Démission du directeur du), 3371
Soldats (Rétablissement des) dans la vie civile, 4071
Traité de paix, 3607
—, clauses ouvrières, 4393
— (Demandes d'exemplaires du), 4393
Tramway d'Ottawa (La grève du), 4696
Voyageurs du Nil, 4537

Bourassa (J.-Boutin) (Lévis):
Accidents sur le Transcontinental (Ques.), 1258
Allocations aux veuves mères de soldats (Ques.), 1990
Aqueduc (L') de la ville de Lévis (Ques.), 1866
Chemin de fer Intercolonial (Ques.), 2499

Bowman (James) (Huron-Nord):
Avance (L') de l'heure, 963

Boyce (George) (Carleton):
Agriculture, 3087, 3088, 3090
Avance (L') de l'heure, 940
Bétail et produits du bétail, 2155, 2156
Budget, 3870, 3073
Commission d'embellissement d'Ottawa, 4541, 4542
Fitzpatrick (sir Ch.) (Remboursement de sommes payées), 912
Milice et Défense (Subsides), 1978, 1979
Noviciat de Guelph, 1297
Postes (Subsides), 2175
Routes (Amélioration des), 776, 4547
Terres (Concession de) aux divers cultes (Ques.), 2568

Boyer (Gustave) (Vaudreuil-Soulanges):
Canal de Soulanges, 2133
Hôpital militaire (L') de Sainte-Anne-de-Bellevue (Ques.), 1258
Poste rurale dans Vaudreuil-Soulanges, 2677
Route de Saint-Zotique à la rivière Beaudette (Ques.), 2035
Routes (Aide à la construction des), 764-771
Sucre et sirop d'érable, 674

Boys (William Alves) (Simcoe-Sud):
Chemins de fer (Modification de la loi des), 2732, 2733, 2736, 2740, 3255, 3258, 4219, 4309, 4310, 4319
Chemins de fer nationaux (Cie des), 1846-1847
Divorce, 4694-4695
Noviciat de Guelph, 1294-1296
Service civil intérieur (Rapport sur le), 4284

Brien (John W.) (Essex-Sud):
Hygiène publique (Création d'un ministère), 1250
Pensions militaires (Modification de la loi des), 4181, 4182, 4183, 4184, 4185, 4186, 4187, 4188, 4189, 4192

Bristol (Edmund) (Toronto-Centre):
Chemins de fer (Modification de la loi des), 3072, 3227, 3231, 3242, 3254
Crédit de guerre de 350 millions (Ouverture d'un), 2325-2328

Brouillard (J.-Ovide) (Drummond-et-Arthabaska):
Commission des achats (Nominations), 3605
Hygiène sociale (Conférence sur l'), 3196
Londres (Haut commissariat à), 3372

Buchanan (William Asburg) (Lethbridge):
Budget, 3588-3593
Chemins de fer nationaux, 1935-1937
Immigration (Modification de la loi d'), 1995-1996
Malaise industriel au Canada et grèves à Winnipeg, 3148-3151
Subsides (Intérieur), 4765-4766
— (Postes), 2120, 2121, 2123
Taber (Région d'irrigation du), 4364

Bureau (Jacques) (Trois-Rivières-et-Saint-Maurice):
Affaires d'initiative ministérielle, 1682
Affaires extérieures (Subsides du ministère des), 1072, 1093
Anniversaire de naissance du premier ministre, 4284
Attentats aux mœurs, 4855-4856
Avance (L') de l'heure, 1486
Brevets d'invention, 3949, 3950

Bureau (Jacques)—*Suite.*

Budget, 3429, 3344, 3462, 3467, 3470, 3498, 3818, 3827, 3830, 3835, 3837

Chemins de fer (Modification de la loi des), 2731, 2734, 2735, 2736, 2737, 2738, 2739, 2740, 2741, 2752, 2754, 2755, 2756, 2757, 2761, 2766, 4095, 4214, 4321, 4322

Chemins de fer nationaux canadiens (Cie des), 1449, 1450, 1451, 1454, 1456, 1457, 1458, 1467, 1469, 1475, 1476, 1685, 1686, 1689, 1690, 1691, 1692, 1697, 1698, 1703, 1705, 1717, 1718, 1719, 1720, 1721, 1722, 1724, 1729, 1732, 1733, 1735, 1736, 1737, 1738, 1741, 1742, 1743, 1748, 1749, 1750, 1751, 1752, 1753, 1754, 1755, 1758, 1759, 1760, 1761, 1762, 1763, 1764, 1765, 1766, 1767, 1776, 1777, 1778, 1779, 1787, 1788, 1789, 1790, 1794, 1796, 1797, 1798, 1801, 1804, 1805, 1812, 1819, 1821, 1822, 1824-1827, 1828, 1831, 1834, 1835, 1839, 1843, 1844, 1845, 1851, 1853, 1854, 1855, 1856, 1857, 1858, 1859, 1860, 1861, 1863, 1864, 1865, 2196, 2200

Chemins de fer et Canaux (Subsides des), 1113, 1114, 1656, 1657, 1658-60

Chemins de fer (Tracé des voies ferrées), 2620

Chutes d'eau domaniales, 2620, 2621, 2622, 2623, 2624, 2625, 2626, 2627, 2628, 2630, 2631, 2634, 2635, 2637, 2638, 2639, 2640

Coalitions, monopoles, trusts et mergers, 4760-4762-4763-4764

Code criminel (Modification du), 4286, 4514, 4515, 4516

Commission du commerce, 4633-4634-4635-4710-4711-4720

Commission d'économie interne, 630

Commission des fournitures, 3950, 3951, 3953, 3954, 4599-4600-4601-4602-4603-4604-4605-4613

Commission d'embellissement d'Ottawa, 4405

Corps expéditionnaire (Administration du), 1588

Cours monétaire, 1983

Crédit de guerre de 350 millions (Ouverture d'un), 2331

Démobilisation, 4696

Divorce, 3923, 3925, 3926, 3927, 3928

Ecoles nationales neutres, 2508, 2543, 2544

Electricité et force motrice (Cies d'), 4735, 4736, 4737, 4738, 4739, 4741, 4742, 4743, 4744, 4750

Enseignement technique, 3931, 3932, 3933, 3937, 3938, 3941, 3942, 3943, 3944, 3948, 4035, 4036, 4038, 4039, 4042

Faillites (Loi concernant les), 2068, 2361, 4284

Fournitures des ministères (Projet concernant l'achat), 3325

Bureau (Jacques)—*Suite.*

Gendarmerie à cheval du N.-O., 2619

Grains de semence (Modification de la loi des), 4255, 4256

Grains de semence (Garantie des achats), 1067, 1068, 1069, 1071, 1072, 1074, 1076, 1077

Grand-Tronc-Pacifique (Nomination d'un séquestre), 1159, 1160, 1164

Habitations à bon marché, 2655, 2665, 2668, 2670, 2671

Insoumis (Uniformité dans l'application des peines contre les), 1366

Journaux (Papier pour), 4697-4700-4701-4702

Journaux de la Chambre, 3423

Juges (Modification de la loi des), 3077, 4368, 4371, 4372, 4376, 4379, 4381, 4383, 4385, 4386, 4388, 4389, 4390, 4391, 4392, 4524, 4595, 4596

Liqueurs enivrantes, 2768, 4221, 4285

Médicaments brevetés (Modification de la loi des), 3965

Milice (Modification de la loi de la), 4123, 4124, 4128

Nationalité britannique, naturalisation, étrangers, 3958, 3959, 3960, 3961, 3962, 3963, 3964, 4260, 4261, 4264, 4265, 4266, 4267, 4268, 4270, 4271, 4272, 4273, 4274, 4275, 4276, 4277, 4278, 4279, 4412, 4413, 4414, 4415, 4416, 4417, 4418, 4419, 4421, 4422, 4424, 4425, 4426, 4427

Noviciat de Guelph, 1290

Preuve (Modification de la loi), 1442, 1443, 1445, 1446

Pensions militaires (Modification de la loi des), 4324, 4329, 4343, 4346, 4347, 4348, 4349, 4350, 4361, 4362, 4363, 4430, 4431

Recherches scientifiques (Comité relatif aux), 4624

Sénat belge (Dépêche du) au Sénat canadien, 2038

Société des nations (Constitution de la), 1435

Service postal maritime entre le Canada et l'Angleterre, 1338

Paix (Célébration de la) après proclamation, 4392

Postiers de l'Ouest (Nomination permanente des), 3949

Routes (Amélioration des), 4045, 4051, 4053, 4055, 4056, 4070, 4550, 4551, 4552, 4553, 4555-4556-4557, 4572-4573-4574, 4581-4582, 4585-4586-4587, 4593-4594

Service civil (Nouveau classement du), 4072, 4073

Soldats (Etablissement des) sur des terres, 3993, 4011, 4031

Subsides (Affaires indiennes), 4834, 4835, 4836, 4837

Bureau (Jacques)—*Fin.*
Subsides (Intérieur), 4206, 4207, 4207, 4209, 4210, 4211, 4212, 4213, 4358
Taber (Région d'irrigation du), 4364
Tarif douanier (Modification du), 4149
Taxe de guerre sur le revenu (Modification de la loi de la), 4137 4138, 4139
Terres domaniales (Modification de la loi des), 1153, 4405, 4406, 4407, 4408, 4409, 4411
Titres honorifiques (Abolition des), 1519, 1520
Toronto (Chemin de fer de banlieue de), 1676
Trois-Rivières (Travaux publics, édifices civils), 2480
Tribunal de commerce, 4659-4660
Troupes canadiennes en Russie, 3880
Vancouver (Avance pour le port de), 3890, 3891, 3892, 3893
Vingt-deuxième bataillon (Démobilisation du), 1681

Burnham (John Hampden) (Peterborough-Ouest):
Budget, 3462, 3734, 3736, 3862, 3973, 3975, 3978
Chemins de fer (Modification de la loi des), 3217, 3239
Chemins de fer nationaux (Cie des), 1877, 1878, 1907, 2206
Construction maritime (Programme de), 2350, 2351
Crédit de guerre de 350 millions (Ouverture d'un), 2262, 2264
Discours du trône (Discussion du) 113-115
Evolution économique et sociale, 113-114
Ministres (Visite en Europe des), 113
Engrais, 2572
Fournitures des ministères, 3328, 3333
Jeunes délinquants, 1438
Juges, 3082
Ligues commerciales en Angleterre, 3880
Malaise industriel au Canada et grèves de Winnipeg, etc., 2974
Noviciat de Guelph, 1277
Ouvrière (Agitation) à Winnipeg, 2974
Salaire minimum, 3030
Titres et décorations, 2822, 2823, 2827, 2830, 2846
Titres honorifiques, 1509, 1513
Trent (Salaires payés sur le canal de la), 3604, 3721
Trophées de guerre, 2130
Vancouver (Avance pour le port de), 3885, 3887

Burrell (L'hon. Martin) (Yale):
Automobiles possédés par le gouvernement à Ottawa, 915
Bradbury (Le lt-col), 1149
Budget (Disc. générale du), 3819

Burrell (L'hon. Martin)—*Suite.*
Chemins de fer nationaux (Cie des), 1889
Classification des services publics, 644
Cuivre (Affinerie du) au Canada, 1149
Douane (Réduction des droits de), 867, 872
Finances (Emplois vacants au département des), 882
Enseignement technique (Crédit de 10 millions), 3941, 3944, 3946
Etrangers ennemis internés, 879
Exemption (Tribunaux d'), 1494
Femmes fonctionnaires, 2866
Fitzpatrick (Sir Ch.), 1151
Fonctionnaires (Augmentation du nombre des), 1495
Fournitures des ministères (Achat des), 3350, 3351, 3352
Girard (Eméride), 1010
Grève à l'imprimerie de l'Etat, 325, 326, 415, 534
Halifax (Edifice Dennis à), 1009
Hôpital militaire de Sainte-Anne-de-Bellevue, 1258
Immigration (Modification de la loi de l'), 2383, 2384
Impressions de l'Etat, 880
Imprimerie du gouvernement (Rapport sur la situation), 240
Insoumis (Uniformité dans l'application des peines contre les), 1371-1373
Maclennan (Le juge F. S.) (Ques.), 1148
Marché Champlain (Quais du), 1494
Monk (Chemin de la station de), 1494
Nationalité britannique, naturalisation, étrangers, 3960, 4420, 4421
Navires marchands de l'Etat, 1355
Nova Scotia Carriage Co., 3194
Palais législatif (Nouveau), 4785
Paquebots (Service de) entre la Grande-Bretagne et le Canada, 1149
Port George (Receveuse de la poste à), 627
Premier ministre (Buste du), 2395
Publication (Rapport du comité de), 1491
Québec (Edifice de la Marine à), 1495
Questions (Les) d'examen pour le service public, 783
Ross (Loyer d'édifice de P. D.), 1494
Service extérieur (Postes dans le), 3817
Service militaire (dans les neuf provinces), 782
Soldats invalides (Préférence à accorder pour fonctions de l'Etat aux), 1024-1025
Subsides (Affaires extérieures), 1095
— (Finances), 4649-4650-4651-4652-4653-4654
— (Imprimerie de l'Etat), 4853
— (Postes) (Réforme de la loi postale), 2109
Thompson (Alfred) (Lieutenant-colonel), 780
Trotsky (Léon), 916

Burrell (L'hon. Martin)—*Fin.*
Voyageurs du Nil, 4537

Butts (Robert H.) (Cap-Breton-Sud-et-Richmond):
Budget, 3409, 3600, 3624, 3779, 3780, 3781, 3784
Chemins de fer nationaux, 2223
Chutes d'eau domaniales, 2627
Crédit de guerre (Ouverture d'un), 2329, 2331
Fournitures des ministères, 3353
Hygiène publique (Ministère), 1216
Immigration (Modification de la loi de l'), 3343
Marine marchande, 4082
Milice, 4126, 4128
Nationalité britannique, naturalisation, étrangers, 3962, 4415, 4421, 4426
Noviciat de Guelph, 1269, 1287, 1298
Pensions militaires (Modification de la loi des), 4430, 4431, 4435
Recherches scientifiques (Institut national des), 1627
Routes (Amélioration des), 4594
Service intérieur (Réduction et réorganisation du), 1618-19
Subsides (Construction de logements), 2659
— (Travaux publics), 1321, 1322, 1323, 1324
— (Travaux publics) (Construction maritime), 2308

Cahill (Frank S.) (Pontiac):
Aéronautique (Nomination d'une commission de contrôle de l'), 2140, 2142
Agriculture (Subsides) (Fermes expérimentales), 3099, 3100, 3101
Agriculture (Subsides) (Industrie laitière, commerce des produits agricoles), 3104, 3106, 3107, 3109
Banques (Fusionnement des), 1136-1137
Banques (Excès de circulation des), 1146
Billets des banques autorisées (Excédent de circulation des), 633
Budget, 3840, 3848, 3856, 3859, 3863, 3865, 3867, 3873, 3975, 3976, 3977, 3978, 3979, 3980, 3981, 3982, 3983, 3984
Bureaux de placement, etc., 2557, 2558
Chemins de fer (Modification de la loi des), 2730, 2755, 3228, 3230, 3238, 3244, 3245, 3246
Chemins de fer nationaux canadiens (Cie des) loi relative à, 1459, 1464, 1467, 1468, 1469, 1476, 1688, 1694, 1699, 1702, 1705, 1709, 1710, 1712, 1722, 1727, 1732, 1733, 1734, 1745, 1746, 1787, 1788, 1789 1821, 1845, 1846, 1847, 1848, 1851, 1852, 1858, 1860, 1861, 1876-1877, 1878, 2210, 2216
Chemin de fer de Saint-Jean (N.-B.) à Québec, bill concernant le, 2678, 2916

Cahill (Frank S.)—*Suite.*
Chemins de fer et Canaux (Frais d'exploitation des chemins de fer de l'Etat), 2562, 2564, 2565, 2566
Chemin de fer (Tracé des voies ferrées), 2620
Cherté de la vie (Rapport relatif à la), 4488
Chutes d'eau domaniales (Bill relatif aux), 2622, 2624, 2625
Coalitions, monopoles, trusts et mergers, 4730, 4731
Commission du commerce, 4722
Commission des fournitures, 4602, 4605, 4613, 4614
Contrat collectif (Le), 3030
Crédit de guerre (Ouverture d'un) de $300,000,000, 1404, 1406, 1408, 1411, 1417, 2259, 2260
Douane (Réduction des droits de), 866-867
Engrais (Loi sur les),
Compagnies d'électricité et de force motrice (Bill relatif aux), 4739-4750
Enseignement technique, 3947
"Gazette (La) du Canada", 2561
Garantie des emprunts pour achat de grains de semence, 656, 1068, 1069, 1070
Grand-Tronc-Pacifique (Séquestre du), 330, 695, 701, 703, 1159, 1170, 1174, 1175, 1176, 1177, 1188, 1193, 1194, 1199, 1200, 1201, 1202, 1203, 1204
Grand-Tronc-Pacifique (Prise de possession du chemin de fer), 415
Grève de Winnipeg, 2617, 2675, 2867, 3987
Habitations à bon marché, 2647, 2648, 2649, 2665, 2672, 2675
Immigration (Subsides), 2679, 2680, 2681, 2683, 2684, 2685, 2690, 2699, 2704, 2705, 2709, 2710, 2711
Incendies (Prévention des), 1636, 1648
Insectes destructeurs et autres fléaux, 3104
Or (Interdiction de l'exportation de l'), 1144-1145
Ouvrière (Agitation), 3029
— (Situation) à Winnipeg et Toronto, 3076
Parcs et réserves forestières, 3198, 3199, 3200
Pêche du saumon, 971
Pensions militaires (Modification de la loi des), 4448
Petit Dégrat (Service à vapeur entre) et Mulgrave, 1353
Port de Saint-Jean, 2464
Port de Toronto, 2475, 2476
Pêcheries (Traitements et frais des inspecteurs et surveillants des), 3009, 3010, 3011, 3014, 3017
Postes (Réforme de la loi postale), 2120, 2121

Cahill (Frank S.)—*Fin.*
Postiers de l'Ouest (Nomination permanente des), 3950
Représentation (Loi sur la), 758
Routes (Amélioration des), 774, 4051, 4052, 4057, 4569, 4588, 4589
Service administratif (Réorganisation du), 3035
Service postal maritime entre le Canada et l'Angleterre, 1331, 1332, 1339, 1343
Soldats (Etablissement des) sur des terres, 2560, 3990, 3999, 4000, 4003, 4007, 4008, 4011, 4022, 4023, 4025, 4026
Statistique (Modification de la loi de la), 621
Subsides (Accise, loyers, combustible, etc.), 2562
— (Affaires indiennes), 4830, 4853, 4854
— (Chemins de fer), 1656, 1657, 1661, 4782
— (Finances), 4638, 4639
— (Imprévu), 2567
— (Intérieur), 2157, 2160, 2161, 2162, 2163, 2166, 4194, 4198, 4199, 4204, 4205, 4206, 4768, 4850
— (Travaux publics), 2434, 2436, 2437, 2442
— (Travaux publics) (Alberta), 2487, 2488, 2489, 2490
— (Edifices civils) (Ontario), 2485
Taxe de guerre sur le revenu (Modification de la loi de la), 4138, 4140
Viandes et conserves alimentaires (Frais afférents à la loi des), 3113

Calder (L'hon. James Alexander) (ministre de l'Immigration et de la Colonisation):
Blé exportable, 1867
Budget, 3468, 3473
Bureaux de placement, 2557, 2558
Chemins de fer nationaux canadiens, 1842, 1843
Colombie-Anglaise (Travaux publics), 2493
Colonisation d'Ontario et de Québec, 780
Discours du trône (Discussion du), 65-73
Démobilisation, 67
Guerre (Changements produits par la), 70
— (Fin subite de la), 66
— (Problèmes d'après) leur gravité, 67
Harmonie (Nécessité de la faire régner), 72
Placement (Bureaux de), 69
Rapatriement, 71
Rapatriement et chômage (Commission du), 69
Reconstruction, 70
Soldats (Rétablissement dans la vie civile), 68, 71
Tarif, 72, 73
Divorce, 4695

Calder (L'hon. James Alexander)—*Fin.*
Documents parlementaires et autres, 2561
Elections fédérales (Loi des), 4694, 4815, 4816, 4822, 4823
Enseignement technique (Crédit de 10 millions), 3295, 3297, 3298, 3299, 3301, 3303, 3304, 3305, 3306, 3931, 3932, 3934, 3942, 3947, 3948, 4035, 4036, 4037, 4038 4039, 4040, 4041, 4042, 4287, 4288
Etats-Unis (Entrée des Canadiens aux), 1153
Etudiants chinois, 784
Fonds patriotique, 3877, 3879
Hygiène publique (Création d'un ministère), 1239, 1244, 1246
Immigration (Modification de la loi de l'), 1253, 1947, 1949, 1951, 1952, 1953, 1954, 1955, 1956, 1957, 1961, 1962, 1963, 1964, 1997, 1998, 2006, 2009, 2010, 2021, 2025 2026, 2027, 2028, 2029, 2030, 2031, 2032, 2033, 2034, 2037, 2038, 2044, 2046, 2048, 2050, 2051, 2055, 2056, 2057, 2058, 2059, 2060, 2061, 2062, 2063, 2064, 2065, 2379, 2381, 2382, 2383, 2384, 3306, 3341, 3342, 3343
Immigration (Subsides), 2546, 2547, 2548, 2549, 2679, 2680, 2681, 2682, 2683, 2684, 2685, 2688, 2689, 2690, 2694, 2695, 2697, 2699, 2700, 2701, 2702, 2703 2704, 2705, 2706, 2708, 2709, 2710, 2711, 4847, 4848
Immigration de sujets dangereux (Prohibition de l'), 803, 804, 805, 806
Internement des sujets ennemis et traitement des soldats, 792
Rapatriement (Réclame faite par le comité de), 1391
Radziwill (La princesse), 646
Routes (Amélioration des), 821, 4056, 4061
Soldats (Etablissement des) sur des terres, 2558, 2559, 2560
Villages-jardins pour soldats, 800

Campbell (John Archibald) (Nelson):
Agriculture (Fermes expérimentales), 3103
Avance (L') de l'heure, 941
Budget, 3690, 3699
Chemins de fer (Modification de la loi des), 2765, 2766
Chemins de fer nationaux (Cie des), 1917, 1919
Elections fédérales, 4808, 4812
Faillites, 2584
Juges, 3082
Nationalité britannique, naturalisation, étrangers, 4277
Parcs et réserves forestières, 3198, 3199, 3201
Routes (Amélioration des), 4567, 4568
Soldats (Etablissement des) sur des terres, 4162

Campbell (John Archibald)—*Suite.*
Subsides (Chemins de fer), 4783
— (Intérieur), 4203, 4854-4855
Titres et décorations, 2858, 2859

Cannon (Lucien) (Dorchester):
"Aquitania" (Port d'arrivée du navire), 2391
Budget, 3544, 3546, 3552
Chemins de fer (Modification de la loi des), 2745
Chemins de fer nationaux canadiens (Cie des), 1726, 1739, 1745, 1755, 1758, 1763, 1834, 1854, 1855, 1865
Chemin de fer national transcontinental (Réclamations), 643
Corps expéditionnaire (Administration du), 1571
Crédit de guerre de 350 millions (Ouverture d'un), 2340, 2346
Discours du trône (Discussion du), 274-281
Conférence de la paix, 276
Gouvernement unioniste (Actes), 279
— (Caractères), 279
— (Contraste avec le gouvernement de Pitt en Angleterre et de Lincoln aux Etats-Unis), 278
Laurier (Eloge de sir Wilfrid), 274
Ligue des nations, 276-277
Nation (Le Canada devenu), 277
Québec (Rapports avec l'Angleterre), 277
Service militaire (Insoumis à la loi du), 275
Vues cinématographiques glorifiant les Etats-Unis, 277
Divorce (Loi relative au), 3929
Dorchester (Recettes des douanes dans le comté de) (Ques.), 918
— (Bureaux de poste de) (Ques.), 760
— (Service des postes de) (Ques.), 760
— (Accident à un passage à niveau dans le comté de) (Ques.), 1000
Faillites (Loi concernant les), 2094
Enseignement technique (Crédit de 10 millions), 3935, 3946, 3947, 3948
Gendarmerie à cheval du N.-O. (Discussion du projet de loi), 2811
Gendarmerie du N.-O. (Subsides de la), 2414
Halifax (Maître du port d'), 2810
Hygiène publique (Création d'un ministère de l'), 1245, 1248, 1251
Immigration (Modification de la loi d'), 2030, 2033, 2034, 2037, 2054, 2056
Insoumis (Uniformité dans l'application des peines contre les), 1373, 1374, 1375-1378
Kent House (Emplacement de) (Ques.), 1014
Liqueurs enivrantes (Prohibition), 2805

Cannon (Lucien)—*Fin.*
Milice et Défense (Subsides de la), 1981, 1982, 1983, 1985, 1986, 1987
Parcs et réserves forestières, 2402, 2404
Pensions de la milice, 2807
Pomeroy (Le major A. L.), 2678
Québec (Commission du port de), 626
— (Edifices publics sur la Grande-Allée) (Ques.), 1014
Routes (Amélioration des), 4576-4577-4578-4579
Service administratif (Réforme du), 3043
Soldats canadiens en Irlande (Ques.), 884
Spécalités pharmaceutiques et médicaments brevetés, 2594
Subsides (Service postal maritime entre le Canada et l'Angleterre), 1337, 1338
— (Postes), 2129, 2130
— Edifices publics en général, stations agronomiques
— (Département des Travaux publics), 1326, 1327, 1328, 1329
— (Travaux publics—Rideau-Hall, améliorations, mobilier, entretien, etc.), 2609, 2610
— (Travaux publics) édifices publics du Canada, appareils, fournitures et ameublement, 2611
Téléphoniques (Lignes) dans Dorchester (Ques.), 885
Titres et décorations (Rapport du comité), 2843

Carvell (L'hon. F. B.) (ministre des Travaux publics):
Avance (L') de l'heure, 957-959
Bassins de radoub (Subventions aux), 4463
Canal de la baie Georgienne, 899, 1120, 1123, 1125, 1126, 1127
Chemins de fer (Modification de la loi des), 3226, 3227, 3228, 3229, 3230, 3231, 3232, 3233, 3235, 3237, 3238, 3241, 3246, 3249
Chemins de fer nationaux, 2222, 2226, 2227
Chemin de fer Saint-Jean (N.-B.) à Québec, 2917
Commission d'embellissement d'Ottawa, 4538, 4539, 4540, 4541, 4542
Discours du trône (Discussion du), 43-52
Bolchévisme, 44
Chemins de fer (Construction de), 48
Démobilisation, 43
Dette publique, 49
Droits douaniers, 50
Etat anormal des esprits, 43
Guerre (Effet sur nos finances publiques), 48
Impôt sur les bénéfices industriels, 51
Impôt sur le revenu, 51
Navires d'acier (Construction de), 44
Pensions, 49

Carvell (L'hon. F. B.)—*Suite.*
Perspectives financières, 51
Routes (Construction des grandes), 45
Soldats (Rétablissement dans la vie civile), 50
Sources de revenu, 50
Travail aux classes ouvrières (Nécessité de fournir du), 46, 47
Travaux publics à exécuter, 46, 47, 48
Divorce (Cautionnements dans les causes de), 2595
Douane (Réduction des droits de), 863-866
Elections fédérales (Loi des), 4811, 4812, 4813, 4814, 4815, 4816, 4817, 4818, 4819, 4820, 4821, 4822, 4823, 4824, 4825
Guysborough (Edifices publics à), 882
Immeubles loués par l'Etat, 3508
Massett (Quai à), Colombie-Anglaise, 628
Nipissing (La puissance hydraulique du lac), 1392
Palais législatif (Nouveau), 3720, 3817, 4785
Pensions de la milice, 2870, 2871
Routes (Amélioration des), 771, 772, 773, 774, 775, 4563-4564-4566
Saint-Jean (Commission du port de), 4457, 4460, 4461, 4462, 4493, 4494
Subsides (Intérieur, 4208
— (Travaux publics), 1310, 1311, 1312, 1313, 1314, 1315, 1316, 1317, 1318, 1319, 1320, 1321, 1322, 1323, 1324, 1325, 1326, 1327, 1328, 1329, 2431, 2432 2433, 2434, 2435, 2436, 2437, 2438, 2439, 2440, 2441, 2442
— (Travaux publics), division de l'architecte; appointements, 2913
— Edifices publics en général—les drapeaux, 2494
— (Travaux publics), édifices publics du Canada, appareils, fournitures et ameublement, 2611, 2612
— (Travaux publics) Alberta, 2487, 2488, 2489, 2490
— (Travaux publics) édifices civils (Colombie-Anglaise), 2491, 2492, 2493
— (Nouveau-Brunswick), 2477, 2478, 2479, 2480
— (Nouvelle-Ecosse), 2476
— (Ontario), 2484, 2485, 2486, 2487
— (Québec), 2480, 2481, 2482, 2483, 2484
— Edifices fédéraux, loyers, 2613, 2614, 2615, 2616
— Loyers, réparations, chauffage, 2497, 2498
— Loyers, ameublement, etc., 2601
— Eclairage, 2612, 2613
— Réfection, matériel, neige, entretien des routes et ponts, d'Ottawa, 2603, 2604, 2605, 2606, 2607, 2608, 2609
— (Ministères en général), soin et nettoyage des édifices civils, 2603

Carvell (L'hon. F. B.)—*Suite.*
— Edifices fédéraux, préposés aux ascenseurs, 2601
— Chauffage, salaires des mécaniciens, chauffeurs, etc., compris, 2602
— Eclairage au gaz et à l'électricité, ponts et chemins compris, 2601, 2602
— Bâtiments de l'immigration, réfections de, 2611
— Stations de quarantaine, entretien, 2611
— Edifices publics en général, stations agronomiques, 2496, 2497
— Rideau-Hall, améliorations, mobilier, entretien, etc., 2609, 2610, 2611
— Ports et rivières, Port-Arthur et Fort-William, 2460
— Port de St-Jean, 2460, 2461, 2463, 2464, 2465
— Port de Toronto, 2467-2468, 2469, 2470, 2471, 2472, 2473, 2474, 2475, 2476, 2477
— Ponts et rivières en Nouvelle-Ecosse (Arisaig, appontement), 2895; (Boisdale, appontement), 2896; (East-Bay beach, appontement), 2896; (Ecum Secum, appontement), 2896; (Gabarus, protection de la grève), 2896; (Livingston's Cove, appontement), 2896; (New's Harbour, brise-lames), 2897; (Port-Hood, appontement), 2898; (Saw-Pit, quai), 2898; (Scotch Cove, brise-lames), 2898; (Yarmouth Bar, réfections), 2899
— Québec (Grosse-Ile, quarantaine), 2900; (Ile Verte, quai), 2900; (Ste-Anne de Beaupré, quai), 2901; (Ste-Famille, quai), 2902; (ports et rivières), 2902, 2903
— Ontario, (ports et rivières, Pembroke), 2903; (dragage au Petit-Bras-d'Or), 1905; (ponts et chemins, ponts de Banff, de Capilano, d'Edmonton, de Matapédia, d'Ottawa et Hull, de Temiskaming-Nord, du Portage-du-Fort, pont interprovincial entre Hawkesbury et Grenville), 2906-2908
— (Dragages), 2904; (travaux sur la rivière St-Charles), 2904; (travaux au Petit-Courant), 2905
— (Lignes télégraphiques et téléphoniques en Nouvelle-Ecosse, câble téléphonique), 2909, 2910, 2911, 2912; (Saskatchewan et Alberta, rivière de la Paix), 2912; (Col.-A. en terre ferme), 2912; (monument à feu Sa Majesté Edouard VII), 2914;

Carvell (L'hon. F. B.)—*Fin.*
(monument à sir W. Laurier), 2914; (galerie nationale du Canada), 2914
— (Travaux publics, 4770, 4771, 4772, 4773, 4774, 4775, 4776, 4777
— (Listes électorales pour élections en temps de guerre), 2551
— Orateurs du Sénat et de la Chambre des Communes, frais de résidence et de service, 2551
— Etablissement des soldats sur les terres, 2558
— Service du téléphone, 2611
— Lignes téléphoniques dans Dorchester, 885
Titres et décorations (Rapport du comité), 2852

Casgrain (Pierre F.) (Charlevoix-Montmorency):
Accidents sur le Transcontinental (Ques.), 1258
Banque (Emission de billets), 643
Budget, 3559, 3570
Bureaux de placement, 2556, 2557, 2558
Canaux (Dépenses afférentes aux) (Ques.), 885
Chemin de fer et canaux (Subsides des), 3306
Chemin de fer Québec-Saguenay, 2555
Chemins de fer (Modification de la loi des), 2756, 3069
Chemins de fer nationaux (Cie des), 1744, 1759, 1760, 1763, 1914, 1917
Chemins de fer de l'Etat (Ques.), 782
Commissions créés par le gouvernement, 676
Commutations de peines (Ques.), 786
Documents parlementaires et autres publications, 2561
Edifices publics (Stations agronomiques), 2495
Entrepôt frigorifique sur navires (Ques.), 918
Gobeil-Simard (Enquête), 646
Grève (La) de Winnipeg, 2617
Impressions de l'Etat (Ques.), 880
Laflamme (L. J. K.) (Ques.), 783
Liqueurs alcooliques, 2460
Navires pourvus d'installations frigorifiques, 647
Papier à journal (Enquête sur le) (Ques.), 785
Service postal, 2566
Stations agronomiques et de démonstration (Ques.), 1117
Subsides (Travaux publics, Rideau-Hall, améliorations, mobilier, entretien, etc.), 2610
— (Etablissement des soldats sur des terres), 2560

Casgrain (Pierre F.)—*Fin.*
— (Marine et Pêcheries), 2713, 2718, 2720, 2721, 2723, 2725, 2727
— (Milice et Défense), 1981
Ti-Noir Desjardins (Ques.), 783
Vapeur (Le) "Champlain", 643

Casselman (Orren D.) (Dundas):
Poids et mesures, 2245
Pembroke (Quai à), 2904
Routes (Aide à la construction des), 821-824

Chaplin (James Dew) (Lincoln):
Chemins de fer, 3233
Fournitures des ministères, 3337
Liqueurs alcooliques, 2451

Charlton (Wm. Andrew) (Norfolk):
Avance (L') de l'heure, 949

Charters (Samuel) (Peel):
Liqueurs enivrantes, 2778

Chisholm (Alexander W.) (Inverness):
Budget, 3969, 3970, 3972
Engrais, 2387
Forsyth (J.R.), 4536
Inspection du poisson, 987
Sonier (Houille achetée de P.-D.), 4220
Service postal maritime entre le Canada et l'Angleterre, 1331, 1335
Service de vapeurs entre Baddeck et Iona, 1350
— entre Halifax et côte ouest du Cap-Breton, 1351
— entre Pictou, Mulgrave et Chéticamp, 1354
— entre Port-Mulgrave, Saint-Pierre, Irish-Cove, etc., etc., 1354
Spécialités pharmaceutiques et médicaments brevetés, 2594, 2595
Subsides (Chemins de fer), 4778-4779
— (Douanes et accise), 993, 999, 1006
— (Immigration), 2702
— (Intérieur), 2172, 4210
— Marine et Pêcheries), 2719, 2721, 2722, 2726, 2727
— (Postes), 2172
— (Ports et rivières en N.-E.) (Port-Hood, appontement), 2898
— (Travaux publics), 2435, 4777

Clark (Hugh) (sous-secrétaire d'Etat pour les Affaires extérieures):
Commission des pensions, 630
Commission du Rétablissement du soldat dans la vie civile, 3721
Euclid Hall à Toronto, 782
Rééducation professionnelle dans la province de Québec, 1009, 1052, 1053

Clark (Hugh)—*Fin.*
Rétablissement du soldat dans la vie civile (Subsides) (Appointements), 2879; (Bâtiments), 2881
Stuart (Gustave) (Propriété léguée par), 629

Clark (Michael) (Red-Deer):
Affaires navales (Subsides) (Traitement du personnel), 2945
Ajournement de Pâques, 1207
Avance (L') de l'heure, 1393, 1489
Budget, 3510, 3522, 3535, 3537, 3595, 3736, 3765, 3781, 3818, 3825, 3828, 3830, 3832, 3833, 3838, 3839, 3842, 3868
Chemins de fer nationaux canadiens (Cie des), 1466, 1734, 1801, 1803, 1804, 1805, 2208
Cherté de la vie, 4468, 4481, 4487
Commission du commerce, 4628-4629-4630-4631
Commission des fournitures du service administratif, 3956, 4614
Commission d'embellissement d'Ottawa, 4539
Constructions maritimes, 2311-2314, 2350, 2351, 2352, 2354
Discours du trône (Discussion du), 240, 252
Changements d'attitude d'hommes d'Etat, 250-251
Guerre (Fin victorieuse de la), 241
Laurier (Eloge de sir Wilfrid), 240
Laurier et Gladstone (Parallèle), 240
Libéraux unionistes (Attitude des), 243-244
Mesures d'après guerre, 247
Nécessités d'après guerre, 246
Régime fiscal, 249-251
Restauration, 247
Service militaire (Loi du), 242
Soldats canadiens (Participation à la guerre des), 242
Tarif (L'Ouest et le), 249, 251
Unionistes et antiunionistes (Comparaison), 243-244
Douane (Réduction des droits de), 848, 851
Elections fédérales, 4789, 4796, 4797
Fitzpatrick (Sir Ch.) (Remboursement de sommes payées), 908
Fournitures des ministères, 3333, 3334, 3337, 3352, 3355, 3356
Grains du Canada, 4233, 4239, 4240
Grève de Winnipeg, 3987
Hygiène publique (Création d'un ministère d'), 1233, 1234, 1235, 1236, 1237
Immigration (Modification de la loi d'), 2001, 2003, 2017, 2018
Insoumis (Uniformité dans l'application des peines contre les), 1367, 1369, 1390

Clark (Michael)—*Fin.*
Liqueurs enivrantes, 2771, 2772, 2775, 2778, 2794
Logements (Construction de), 2651, 2652, 2658
Marine marchande (Modification de la loi), 4077, 4080
Milice (Modification de la loi de la), 4121
Nationalité britannique, naturalisation étrangers, 4273, 4274
Pensions militaires (Modification de la loi des), 4353, 4356, 4357, 4430, 4431, 4444
Postes (Nominations), 4504, 4505
Recherches scientifiques, 4622
Représentation proportionnelle, 3197, 4784
Routes (Amélioration des), 821, 4045, 4046, 4055, 4059, 4064, 4068, 4069, 4544, 4550, 4552, 4559, 4562, 4563, 4564, 4566, 4569, 4574, 4585, 4591
Service administratif (Réorganisation du), 3039
Soldats sur des terres (Etablissement des), 3998, 4009, 4011, 4013, 4159
Spécialités pharmaceutiques et médicaments brevetés, 2601
Subsides (Chemins de fer et Canaux), 1654
— (Immigration), 2547, 2707
Titres et décorations, 1523, 1526, 2827, 2828, 2829, 2860
Vancouver (Port de), 3882, 3884, 3885, 3886, 3887, 3888, 3891

Clements (Herbert Sylvester) (Comox-Alberni):
Internements des sujets ennemis et traitement des soldats, 786-788, 793

Cockshutt (Wm Foster) (Brantford):
Affaires extérieures, 1091
Budget, 3288, 3479, 3493, 3733, 3837, 3840, 3841, 3876
Chemins de fer (Modification de la loi des), 2730, 3216, 3217, 3218, 3219, 4298
Chemins de fer nationaux (Cie des), 1930, 1931, 1932
Construction maritime (Programme de), 2355
Corps expéditionnaire (Administration du), 1590-1591
Discours du trône (Discussion du), 129, 138
Bolchévistes, 132-133
Gouvernement d'union, 130
Guerre (Fin de la), 129
— (Portée de la victoire), 131
— (Problèmes d'après), 134, 137
Ministres en Europe (Visite des), 133, 134
Soldats canadiens (Héroïsme des), 130, 137
Soldats morts au champ d'honneur, sympathies pour les parents, 130
Tarif douanier, 136

Cockshutt (Wm Foster)—*Fin.*
Faillites, 2075, 2076, 2077, 2080, 2085, 2089, 2582, 2584, 2585
Fournitures des ministères, 3329
Grand-Tronc-Pacifique (Nomination d'un séquestre), 717, 721, 726
Guerre (Ouverture d'un crédit de), 1398
Immigration (Modification de la loi de l'), 2048
Insoumis (Uniformité dans l'application des peines contre les), 1380-1382
Milice (Modification de la loi de la), 4119, 4120
Milice et Défense (Subsides), 1980, 1981
Passages à niveau (Supression des), 730
Pensions militaires (Modification de la loi des), 4173, 4179
Soldats invalides (Préférence à accorder pour fonctions de l'Etat aux), 1020, 1037
Titres et décorations, 2837, 2838, 2839, 2840, 2841, 2853, 2854, 2861, 2862

Cooper (Richard Clive) (Vancouver-Sud):
Affaires extérieures (Subsides), 1089
Affaires navales (Subsides) (Traitement du personnel), 2945
Avance (L') de l'heure, 922, 923
Femmes fonctionnaires, 2866
Discours du trône (Discussion du), 349-358
Armées alliées (Organisation), 351
Bouton de service, 356
Bourses d'étudiants commémoratives de la guerre, 353
Cambrai (Bataille de), 350
Currie (Colonel), 349
Currie (Général), 349, 350, 353
Education professionnelle, 357
Femmes dans le service public, 354
Guerre (Indemnité de), 356
Mons, 350, 351
Pêche dans la Colombie-Anglaise, 355
Pensions, 356
Prohibition, 357
Ressources nationales (Exploitation), 355
Soldats anglais et soldats canadiens, 352, 356
Soldats (Frais de passage de leurs parents), 355
Soldats sur les terres (Etablissement des), 357
Fitzpatrick (Sir Ch.) (Remboursement de sommes payées), 911
Nationalité britannique (Loi codifiant la), 3963, 3964
Pensions militaires (Modification de la loi des), 2869, 2872, 2875, 4328, 4329, 4340, 4354
Soldats (Etablissement sur des terres), 4011, 4012, 4022, 4027

Copp (Arthur Bliss) (Westmoreland):
Accidents du travail (Services de l'Etat), 736, 737
Aéronautique (Commission de contrôle de l'), 2139, 2144, 2145
Affaires navales (Subsides), 2931, 2934, 2961, 2969
Budget, 3405, 3981, 3984
Charbon pour les chemins de fer nationaux, 1988
Collège naval royal du Canada, 2970
Commission des fournitures, 4602
Commission d'embellissement d'Ottawa, 4402
Commission des vivres, 640
Conseil biologique, 2679
Corps expéditionnaire (Administration du), 1558
Chemins de fer nationaux, 638, 1706, 1707, 1722, 1744, 1746, 1760, 1886, 1918, 1919, 2222, 2224, 2225, 2227
Chemins de fer nationaux canadiens (Ques.), 781
Chemins de fer nationaux (Permutations de fonctionnaires des) à Moncton (Ques.), 780
Démobilisation, 344
Divorce, 3924
Edifices civils (Soin et nettoyage), 2603
Edifices publics en général (Les drapeaux), 2495
Edifices civils (Nouveau-Brunswick), 2477, 2479
Elections fédérales, 4799-4800-4801
Engrais, 2570, 2571, 2572
Enseignement technique, 4036, 4288
Documents parlementaires et autres publications, 2561
Faillites, 2090, 2093
Fournitures des ministères, 3356, 3363, 3364, 3368
Fourrage (Achat de), 2552
Grains de semence (Achats de), 2552
Guerre (Crédit de) (Ouverture d'un), 2332, 2333
Habitations à bon marché (Prêt de 25 millions pour), 2671, 2672
Juges (Loi modifiant la loi des), 4371, 4528
Marine et Pêcheries (Subsides), 2712, 2718, 2719, 2721
Napadogan (Emmagasinage de glace) (N.-B.) (Ques.), 1011
Pêcheries (Subsides) (Traitements et frais des inspecteurs et surveillants des), 3018, 3019
Pêcheries (Subsides) (Passes migratoires et curage des rivières), 3020
Pêcheries (Subsides) (Piscifactures, construction et entretien de), 3024

Copp (Arthur Bliss)—*Fin.*
Pensions militaires (Modification de la loi des), 4341, 4454, 4455
Port de Saint-Jean (N.-B.), 4456, 4457, 4458, 4461
Port de Toronto, 2470, 2414, 2475
Pugwash (Embranchement de), 3195
Routes (Amélioration des), 4061, 4067
Service postal et maritime entre le Canada et l'Angleterre, 1334
Service de vapeurs entre Baddeck et Iona, 1349
— entre Grand-Manan et la terre ferme, 1351
— entre Moncton et la côte ouest de Cumberland, 1353
— entre Pictou, Mulgrave et Chéticamp, 1355
Soldats canadiens (Débarquement à Portland), 677
Soldats sur des terres (Etablissement des), 2559, 2560, 3999, 4003, 4023, 4035
Spécialités pharmaceutiques et médicaments brevetés, 2594
Subsides (Chemins de fer), 4779-4780-4781-4782
— (Edifices publics) chauffage, salaires des mécaniciens, chauffeurs, etc., 2602
— Imprévu (1917-1918), 2569
— (Immigration), 2682, 2699, 2700, 2701, 2703, 2711
— (Intérieur), 2156, 2162, 4201, 4202, 4203, 4210, 4211, 4767-4768, 4850-4851-4852
— (Milice et Défense), 1968, 1974, 1976, 1979, 1981, 1984
— (Ottawa) réfection, matériel, neige, entretien des routes et ponts, 2606
— (Postes), 2119, 2127, 2549
— (Travaux publics), 1318, 2433, 2438, 2439, 2442, 4775-4776
Tarif douanier (Modification du), 4153
Toronto (Edifices occupés à), 639
Tourteaux de coton, 2552
Vancouver (Avance de 5 millions), 3883
Viandes et conserves alimentaires, 745, 748, 749, 750, 751, 752, 753, 754, 755

Cowan (Walter Davy) (Regina):
Agriculture (Subsides), 3095, 3096
Agriculture (Industrie laitière), 3107, 3108
Avance (L') de l'heure, 934
Budget, 3608, 3620
Chemins de fer nationaux (Cie des), 1919, 1921, 1922
Discours du trône (Discussion du), 175, 182
Charbon dans la Saskatchewan (Approvisionnement), 181
Construction (Bois de), 178

Cowan (Walter Davy)—*Fin.*
Coopération des gouvernements provinciaux, des vétérans et des journaux, 177
Gendarmerie à cheval du N.-O., 180
Logements ouvriers, 178
Nation (Le Canada, considéré comme), 176
Rapatriement (Comité de), 177
— (Comité de) (Rémunération des médecins employés par le), 177-178
Santé publique (Service de la), 181
Soldats (Gratification de guerre), 182
— (Réclamations des), 182
— (Rétablissement dans la vie civile), 178-179
Tarif, 179
Transport (Insuffisance des moyens de), union et coopération, 180
Douanes et accise, 992
Edifices fédéraux (Loyers), 2613, 2614
Enseignement technique, 3943
Gendarmerie du N.-O., 2420, 2421
Guerre (Allocation de), à certains fonctionnaires, 3047
Immigration (Modification de la loi de l'), 2020
Logements (Construction de), 2648, 2649
Ottawa (Réfection, matériel, neige, entretien des routes et ponts), 2608
Poids et mesures, 2244
Postale (Réforme de la loi), 2118, 2119, 2120
Routes (Amélioration des), 4563
Soldat (Rétablissement du), dans la vie civile (Subsides), 2881; (Hôpitaux, etc.), 2890; (Service dentaire), 2891
Spécialités pharmaceutiques et médicaments brevetés, 2588, 2589, 2591
Subsides (Immigration), 2687, 2688
— (Intérieur), 4197, 4853

Crerar (L'hon. Thomas Alexander) (ministre de l'Agriculture):
Agriculture (Traitements), 3082, 3083, 3084, 3085, 3086, 3089, 3090, 3091, 3092, 3093, 3096, 3097, 3098, 3099
Agriculture (Fermes expérimentales), 3100, 3101, 3102, 3103; (Industrie laitière, commerce des produits agricoles, etc.), 3104, 3105, 3106, 3107, 3108, 3109, 3110, 3111, 3112
Avance (L') de l'heure, 962
Bétail (Commerce du), 1632, 1633, 1634, 1635
Bétail et produits du bétail, 2150, 2156
Budget, 3459, 3468
Commission des vivres, 627, 2864
Douane (Réduction des droits de), 855-856
Expositions au Canada, 1262

Crerar (L'hon. Thomas Alexander)—*Fin.*
Grains de semence, 1018
Grains (Loi des), 4097, 4099, 4101, 4102, 4106, 4108, 4222, 4224, 4225, 4226, 4227, 4228, 4230, 4232, 4233
Hull (Propriété de l'Etat à), 1262
Ile du Prince-Edouard (Encouragement à l'exploitation agricole de l'), 626
Industrie animale (Développement de l'), 3117, 3118, 3119, 3120, 3121, 3122, 3123, 3124
Insectes destructeurs et autres fléaux, 3103, 3104
Institut international d'agriculture, 3116
Lin textile (La production du), 1610, 1614
Milice (Modification de la loi de la), 4119
Poisson canadien en Europe (Vente du), 2865
Service des publications agricoles, 3114, 3115, 3116
Santé des animaux, 3112, 3113
Stations agronomiques et de démonstration, 1117
Taureaux ayrshire et holstein, 626
Viandes et conserves alimentaires, 3113, 3114

Cronyn (Hume) (London):
Aéronautique (Contrôle de l'), 2147
Chemins de fer nationaux (Cie des), 1942
Chemin de fer de London à Port-Stanley, 1229
Cour d'appel impériale (Ques.), 1115
Garantie des emprunts pour achat de grains de semence, 1070
Immigration (Modification de la loi de l'), 1957, 1960, 2011, 2025, 2027, 2028, 2031, 2036, 2045, 2050, 2051, 2053, 2379, 2381
Liqueurs enivrantes, 2451, 2452, 2769, 2771, 2772, 2803, 2805
Pensions militaires (Modification de la loi des), 4452, 4454
Recherches scientifiques (Comité des), 4617-4618-4619-4620-4621
Recherches scientifiques (Institut national des), 1627
Traité de Paix (Ratification), 2293

Crothers (L'hon. Thomas Wilson) (Elgin-Ouest):
Liqueurs enivrantes, 2796
Pensions de la milice (Modification de la loi des), 2869

Crowe (Sandford Johnston) (Burrard):
Avance (L') de l'heure, 956
Immigration, 2060
Inspection du poisson, 988
Nationalité britannique, 3963
Postes (Traitement des employés des), 1870
Travaux publics (Subsides des), 1318, 1324, 1906, 2437, 2613, 2614

Currie (John Allister) (Simcoe-Nord):
Chemins de fer (Modification de la loi des), 4297
Commerce (Tribunal du), 4680-4681
Construction maritime, 2310, 2314, 2319
Discours du trône (Discussion du), 566, 589
Baker (Hommage à la mémoire du colonel) 570
Conditions économiques dans les diverses provinces, 582, 586
Débouchés pour nos produits, 573
Défense de sa conduite à la guerre, 567, 570
Démobilisation, 576
Impôts comparés, 580, 581
Laurier (Hommage à la mémoire de sir W.), 566-567
Libre-échange et protection, 575, 579, 585, 589
Ouest et Est, 577, 578
Révolution économique, 572
Rhyl (Emeutes au camp de), 571
Sharpe (Hommage à la mémoire du colonel), 570
Soldats canadiens (Vaillance des), Soviets, 578
Wood (M.), 578, 589
Elections fédérales (Loi des), 4806, 4807, 4808
Impressions (Comité des), 4143
Noviciat de Guelph, 1278
Pensions militaires (Modification de la loi des), 4350, 4351, 4353
Sibérie (Armée expéditionnaire de), 1496
Subsides (Chemins de fer), 4783

D'Anjou (Joseph E. S. E.) (Rimouski):
Bradbury (Le lieutenant-colonel G. H.), 1149
Budget, 3582, 3588
Discours du trône (Discussion du), 233, 238
Censure (Nécessité de l'abolir), 235
Concorde (Nécessité de la maintenir), 237-238
Elections en temps de guerre (Loi des), 237
Exploiteurs de guerre, 236
Français (Importance du), 234
Gouvernement par décrets du conseil, 235
Insoumis à la loi du service militaire, 236
Laurier (Eloge de sir Wilfrid), 234
Sibérie (Envois de nos soldats en), 236
Soldats réformés (Traitement de certains), 237
Enrôlements volontaires de mai à décembre, 1917, 634
"Hochelaga" (Vapeur), 634
Hull (Loi du service militaire à) (Ques.), 1356

D'Anjou (Joseph E. S. E.)—*Fin.*
Insoumis (Uniformité dans l'application des peines contre les), 1382, 1384
Intercolonial et les Cies de messageries, 2135
Keddy (Le docteur O. B.) (Ques.), 291
Laferrière (Capitaine Alban), 3264
Lennie (R. S.) registraire, 1677
Mahon (C. E.) registraire, 1677, 2395
Milice (Modification de la loi de la), 4123
Parent (Le docteur Rufus H.) (Ques.), 1260
Recensement pour le service naval (Ques.), 780
Thompson (Le lieut.-col. Alfred) (Ques.), 780

Davidson (Avard Longley) (Digby-et-Annapolis):
Bureau et Bigue (La société légale), 2135
Chemins de fer nationaux (Cie des), 1851, 1930
Faillites, 2089, 2096
Guerre (Crédit de 350 millions), 1403, 1409, 2291
Hygiène publique (Création d'un ministère), 1425
Immigration (Modification de la loi de l'), 2055
Routes (Amélioration des), 4053, 4055, 4058, 4060, 4061, 4062, 4063, 4064, 4065, 4067, 4068, 4069, 4544, 4548, 4549, 4552, 4566, 4576, 4582, 4589, 4590, 4592
Service de vapeurs entre Baddeck et Iona, 1348
Taschereau, Roy, Cannon et Parent, 2135

Davis (Fred Langdon) (Neepawa):
Budget, 3767-71
Immigration (Modification de la loi de l'), 2021-2023
Incendies (Prévention des), 1640
Industrie animale (Développement de l'), 3118
Jeunes délinquants, 1437
Mennonites (Immigration des), 1308
Nationalité britannique, naturalisation, étrangers, 4281
Rééducation professionnelle des soldats, 1052
Service intérieur (Réduction et réorganisation du), 1618-19
Tribunal du commerce, 4679-4680

Dechêne (Aimé-Miville) (Montmagny):
Chemins de fer nationaux (Loi relative aux), 2219
Chemins de fer de l'Etat (Frais d'exploitation des), 2563
Discours du trône (Discussion du), 91-100
Commerce (Commission du), 94-95
Guerre (Finances d'après), 96-97
Guerre (Politique d'après), 98-99

Dechêne (Aimé-Miville)—*Fin.*
Hygiène publique, 98
Immigration, 93
Impôts (Incidence des), 96
Laurier (Hommage à la mémoire de sir W.), 91
Mesure (Unités de), 94
Nord-Canadien (Commission du), 94
Soldats (Rétablissement de), dans la vie civile, 92-93, 99
Police fédérale (Ques.), 2135, 2235
Québec (Edifices civils), 2481, 2482
Saint-Barnabé (L'île), 4624
Spiritueux (Importation des), 1593
Viandes et conserves alimentaires, 757

Delisle (Michel-Siméon) (Portneuf):
Batterie royale à Seymour Narrows (Ques.), 1013
"Canada" (Le vaisseau), 631
— (Envoyé à Glace-Bay), 1594
Chalutiers canadiens (Ques.), 778
— n° 30 (Ques.), 1013
Contre torpilleurs (Achat de), 915, 1594
Grande flotte (Officiers canadiens dans la), 631
"Hochelaga" (Vapeur), 631
Marine canadienne (Marins de Terre-Neuve dans la), 632
Réservistes de la marine de Terre-Neuve, 1676
"Stadacona" (Le navire) (Ques.), 915
Stations de sauvetage, 631

Demers (Marie-Joseph) (Saint-Jean-et-Iberville):
Discours du trône (Discussion du), 358-362
Autonomie du Canada, 361
Indépendance de la magistrature, 359-360
Insoumis à la loi du service militaire, 360-362
Laurier (Hommage à sir W.), 358
Loi électorale, 358-359
Reconstruction, 358
Exemptions du service militaire (Ques.), 919
Loi du service militaire de 1917 (Conscrits) (Ques.), 1010

Denis (Jean-J.) (Joliette):
Avance (L') de l'heure, 1477, 1488
Discours du trône (Discussion du), 465-473
Canadiens français, en butte aux attaques du fanatisme, 467-468
Guerre (Ce que le Canada en retirera), 468-469
— (Sa fin heureuse), 465
Insoumis, 470-471
Laurier (Hommage à la mémoire de), 465-466
Politique fiscale, 471-472
Douanes et accise, 1002, 1003

Denis (Jean-J.)—*Fin.*
Fitzpatrick (sir Ch.), remboursement de sommes payées, 890
Grand-Tronc-Pacifique (Nomination d'un séquestre), 723-724
Insoumis (Uniformité dans l'application des peines contre les), 1359, 1386
Nationalité britannique, naturalisation, étrangers, 4267
Pensions militaires (Modification de la loi des), 4334, 4337, 4338, 4344
Preuve (Loi sur la), 1443, 1444, 1447
Routes (Amélioration des), 4594
Séances du samedi, 3553
Viandes et conserves alimentaires, 756

Desaulniers (Arthur L.) (Champlain):
Bateman (Le lieutenant R.) (Ques.), 3194
Batiscan (Travaux de protection à), 674
Blondin (L'hon. P. E.) (Ques.), 1866
Service militaire (Loi du) (Ques.), 1116
Troupes canadiennes à Sainte-Lucie, 641

Deslauriers (Hermas) (Sainte-Marie, Montréal):
Budget, 3665-3671
"Canada" (Le vaisseau) (Ques.), 778
Chemins de fer de l'Etat (Locomotives des) (Ques.), 1259
Colonisation d'Ontario et de Québec (Ques.), 780
Discours du trône (Discussion du), 368-371
Abus à réformer, 371
Bolchévisme, 370
Immigration, 369
Ouvrière (Exploitation de la classe), 368
Sibérie (Expédition de), 369
Soldat (Rétablissement dans la vie civile sans passe-droit pour l'ouvrier), 368
Enregistrement national, 2395
Grèves au Canada, 1868
— depuis l'armistice (Ques.), 2234
Halifax (L'explosion) (Ques.), 915
Hochelaga (Enregistrement national à), 2676
Hull (Salle d'exercice militaire à) (Ques.), 1262
Lamontagne (Mlle) (Ques.), 1869, 2041, 2235
Montréal (Grève d'ouvriers à), 1539, 1681
— (Concurrence de main-d'œuvre dans le port de), 4143
"One big Union" (Ques.), 2234
Poids et mesures (Inspecteurs des), 2396
Sainte-Marie (Le quai de) (Ques.), 2041
Salvarsan (La vente du) (Ques.), 2235
Taxes sur objets de luxe (Ques.), 781
Transcontinental (Le chemin de fer) (Ques.), 1257

Devlin (Emmanuel B.) (Wright):
Budget, 3473-3479

Devlin (Emmanuel B.)—*Fin.*
Canal de la baie Georgienne, 1123, 1126
Chemins de fer nationaux (Loi relative aux), 1689, 1691, 1696, 1794, 1795, 1873, 1874, 1875
Douane (Réduction des droits de), 861-863
Electriques (Unités de mesures), 744
Emprunt de 75 millions, 4351
Fitzpatrick (Sir Ch.) (Remboursement de sommes payées), 912-913
Guerre (Crédit de), 1410
Hygiène publique (Création d'un ministère d'), 1214, 1215, 1217, 1218, 1219, 1430, 1432
Insoumis (Uniformité dans l'application des peines contre les), 1367
Juges (Bill relatif aux), 3080
Noviciat de Guelph, 1274, 1302-1304
Preuve (Modification de la loi sur la), 1443
Séduction des filles mineures, 2255
Service administratif (Réorganisation du), 3032, 3033, 3034, 3035, 3040, 3041, 3042
Service militaire dans le comté de Wright (Exécution de la loi du), 2503, 2505
Statistique (Modification de la loi de la), 620, 623
Subsides (Milice et Défense), 1979
— (Travaux publics), 1326
Titres honorifiques, 1519
Troupes d'outre-mer (Administration des), 2980
Yukon (Modification de la loi du), 617, 618, 619

Douglas (John C.) (Cap-Breton-Sud et Richmond):
Service à vapeur entre Petit Dégrat et Mulgrave, 1353
Service à vapeur entre Port-Mulgrave, St-Pierre, Irish-Cove, etc., 1354
Subsides (Travaux publics), 1323, 1324, 1330

Douglas (James McC.) (Strathcona):
Chemins de fer nationaux canadiens, 1846, 1847, 1848, 1849, 1864
Cherté de la vie, 4825, 4829
Divorce, 2595
Guerre (Paiement d'allocation de), 3050
Immigration (Modification de la loi de l'), 2008, 2009
Rétablissement du soldat dans la vie civile (Subsides) (Appointements), 2878, 2879; (Bâtiments), 2880, 2881
Soldats invalides (Préférence à accorder pour fonctions de l'Etat aux), 1039
Subsides (Lignes télégraphiques et téléphoniques) (Saskatchewan et Alberta), 2912
— (Travaux publics), Alberta, 2490
Tribunal du commerce, 4666-4667

Duff (William) (Lunenburg):
Affaires navales (Appointements), 2929 2931, 2935, 2936, 2938, 2955, 2958, 2959, 2960
Amherst (Fabrique de voitures d'), 4143
Avance (L') de l'heure, 1487
Blair (H. C.), inspecteur des douanes (Ques.), 2501
Budget, 3534, 3536, 3969, 3970
"Canada" (Le vaisseau), 632, 1391
Chalutier T-30 (Ques.), 2501, 3606
Chemins de fer nationaux (Cie des), 1878
Chiens de mer (Usines de réduction de) (Ques.), 1018
Constructions maritimes (Programme de), 2349, 2359, 2360
Discours du trône (Discussion du), 120-129
Démobilisation, 122
Enregistrement, 126
Guerre (Fin de la), 121
— (Participation du Canada), 121
— (Participation des Etats-Unis), 121
Informations publiques (Département des), 126
Laurier (Hommage à la mémoire de), 120
Loi électorale, 123
Navires (Construction de), 127
Politique, 128
Reconstruction, 125
Routes (Confection des), 124
Soldats réformés, 122
Travaux publics, 127
Vivres (Commission des), 125
Douanes et accise, 998, 999, 1002, 1006
Edifice Dennis à Halifax (Ques.), 1009
Edifices publics (Les drapeaux), 2494
Emprunt national de 1918 (Frais afférents à l') (Ques.), 2915
Engrais, 2385, 2386, 2387, 2388, 2569
Enregistrement au Canada, 879, 1017
Guerre (Ouverture d'un crédit de), 1418, 2268, 2280, 2291
Halifax (Maître du port), 2809, 2810
Hall (Starrar), du corps expéditionnaire canadien, 643
"Hochelaga" (L'officier commandant l'), (Ques.), 1391
Hygiène publique (Création d'un ministère d'), 1210
Immigration (Modification de la loi de l'), 2063, 2064
Inspection du poisson, 986, 987, 988
"Lottie-Russell" (Le navire), 778
Marine canadienne (Augmentation de la solde), 632
Marine (Conseils de guerre de la), 632
Marine canadienne (Garçonnets dans la), 633

Duff (William)—*Fin.*
Marine marchande (Modification de la loi de la), 2923
Marins canadiens (Primes de prise), 633
Marins dans la prison de Rockhead, 3988
Messeroy (J. A.), 1676
Navires canadiens au combat, 633
Nova Scotia Carriage Co. (La) (Ques.), 3194
Nouvelle-Ecosse (Flotte de pêche de la), 1946
Passages à niveau (Chemins de fer), 973
Pêche du saumon, 971, 972
Poisson canadien en Grande-Bretagne, 3459
Ports et rivières en N.-E. (Saw-Pits, quai), 2898
Port-George (Receveuse de la poste à), 627
"Princess" (Le vapeur), 642
Publicité (Département de la) (Ques.), 782
Pugwash-Nova-Scotia (Chemin de fer), 4394
Service militaire (Ques.), 781
— (Infractions à la loi du), 2136
Service naval (Allocations dans le) (Ques.), 779
— (Télégraphistes sans fil dans le), 1988
Service postal maritime entre le Canada et l'Angleterre, 1331, 1332, 1333, 1334, 1337, 1343, 1344
Service de vapeur entre Grand-Manan et la terre ferme, 1351
— entre Pictou, Mulgrave et Chéticamp, 1354
Soldats invalides (Préférence à accorder pour fonctions de l'Etat aux), 1039
Spécialités pharmaceutiques et médicaments brevetés, 2590, 2591
Spiritueux à bord des navires de la flotte (Ques.), 1391
Subsides (Milice et Défense), 1986
— (Immigration, 2702, 2703, 2704
— (Intérieur), 2163, 4206
— (Marine et Pêcheries), 2713, 2714, 2717, 2719, 2723, 2726
— (Postes), 2116, 2119, 2128, 2129, 2182
— (Travaux publics) (Construction maritime), 2298, 2299, 2303, 2313
— (Travaux publics) (Port de Toronto), 2469, 2471
"Tuna" (Le vapeur) (Ques.), 779, 1594
Viandes et conserves alimentaires, 756, 758

DuTremblay (Pamphile R.) (Laurier-Outremont):
Avance (L') de l'heure, 946
Brigade canadienne française, 344
Bureaux de placement, 2557
Discours du trône (Discussion du), 155-161
Brigade canadienne française, 155

DuTremblay (Pamphile R.)—*Fin.*
Crise économique, commerciale, financière, 155-161
Laurier (Eloge de), 155
Soldats (Valeur de nos), 155
Union et concorde nationales, 161
Garantie des emprunts pour achat de grains de semence, 1070, 1071, 1080
Hygiène publique (Création d'un ministère), 1419
Indemnité de guerre au Canada (Paiement d'une), 807-808, 814
Villages-jardins pour soldats, 798

Edwards (John Wesley) (Frontenac):
Association parlementaire de l'empire, 2864
Avance (L') de l'heure, 949, 952
Banques (Fusionnement des), 1139
Budget, 3462, 3570, 3582, 3774, 3777, 3795, 3831, 3832, 3842, 3843, 3851, 3852, 3870, 3871
Calvin (Résidence) à Kingston, 3508
Chemins de fer nationaux (Cie des), 1714
Collège royal militaire, 4534
Commission du commerce, 4713-4714, 4717-4718
— d'embellissement d'Ottawa, 4539
— du service public, 644
Discours du trône (Discussion du), 264-274
Loi électorale, 266
Manœuvres politiques, 265, 270
Ministres (Intérêt de leur présence en Europe), 266
Recrues par province, 268-269
Régime fiscal, 269, 270, 273
Service civil (Réforme du), 270, 273
Service militaire (Insoumis à la loi du), 274
Soldats (Rétablissement dans la vie civile), 267
267
Ecoles nationales neutres (Etablissement d'), 2506, 2516, 2518, 2521, 2522
Emplois vacants au département des Finances (Ques.), 882
Enseignement technique, 4041, 4042
Fait personnel (Explication sur un), 2082, 2867
Fitzpatrick (Sir Ch.) (Remboursement de sommes payées), 885, 888, 1143
Guerre (Allocation de), à certains fonctionnaires, 3049
Immigration (Modification de la loi d'), 1998, 2011, 2012, 2013, 2015, 2032, 2033, 2034, 2035, 2048
Liqueurs enivrantes (Prohibition), 2799, 2802
Milice (Modification de la loi de la), 4120, 4130, 4131
Noviciat de Guelph, 1274, 1277, 1298, 1301, 1302

Edwards (John Wesley)—*Fin.*
Pensions militaires (Modification de la loi des), 2869, 2873, 4454
Questions d'examen pour le service public (Ques.), 783
Ross (P. D.) (Loyer d'édifice de), 1494
Routes (Amélioration des), 826, 827, 4047, 4061, 4062, 4064, 4069, 4556, 4557, 4558, 4589, 4594
Séduction des filles mineures, 2252
Service administratif (Réorganisation du), 3032, 3036, 3037, 3038
Service postal maritime entre le Canada et l'Angleterre, 1344, 1345
Service de vapeurs entre Baddeck et Iona, 1350
Soldats canadiens (Rapatriement des), 3880
Subsides (Finances), 4638, 4640, 4642, 4648, 4649, 4657, 4658
— (Milice et Défense), 1969, 1972, 1980
— (Postes), 2118, 2173, 2175, 2160
— (Travaux publics), 1318, 1321, 1330, 2434, 2435, 2436, 2439, 2442
— (Travaux publics) (Port de Toronto), 2472, 2473
Titres et décorations, 2815, 2850

Elkin (Stanley Edward) (Saint-Jean-Albert):
Billets des banques autorisées (Excédent de circulation), 665
Crédit de guerre (Ouverture d'un), 1410
Drawback sur la matière première entrant dans la fabrication des instruments aratoires, 3840, 3841
Immigration (Modification de la loi de l'), 2059
Incendies (Prévention des), 1638

Ethier (Joseph-Arthur-Calixte) (Laval-Deux-Montagnes):
Discours du trône (Discussion du), 138, 143, 146, 149
Canal de la baie Georgienne, 142
Censure, 140, 149
Chemins de fer (Embranchements de), 141
Enseignement professionnel, 141
Hygiène publique, 141
Laurier (Hommage à la mémoire de), 138
Logements ouvriers, 141
Loi du service militaire, 139-140
Pau (Visite du général), 143, 149
— (Lettre du général), 146
Premier ministre (Visite en Europe), 148
Prohibition, 142, 147
Restauration d'après guerre, 138
Routes (Amélioration des), 140-141
Suffrage féminin, 140
Tarif, 143, 149
Travaux publics, 141

Ethier (Joseph-Arthur-Calixte)—*Fin.*
Valeur des troupes canadiennes, 138
Victoire des alliés, 138
Subsides (Intérieur), 4210

Euler (William D.) (Waterloo-Nord):
Budget, 3724, 3728
Chemins de fer (Modification de la loi des), 3215, 4292, 4316
Chemins de fer nationaux (Cie des), 1799, 1800, 1823, 1882, 1883, 1884, 1886
Conscrits et volontaires, 2396
Engrais, 1631
Discours du trône (Discussion du), 385-392
Dette publique et gaspillage, 388-389
Elections en temps de guerre (Loi des), 391
Etrangers (Traitement des), 390
Gouvernement unioniste, 386
Impôts, 389
Laurier (Hommage à), 385
Liberté de la parole et de la presse, 387-388
Réformes d'après guerre, 388, 390
Réfractaires à la loi du service militaire, 388
Soldats (Rétablissement dans la vie civile), 388
Grand-Tronc-Pacifique (Nomination d'un séquestre), 695
Immigration (Modification de la loi de l'), 2009, 2010, 2028, 2029
Incendies (Prévention des), 1638, 1649
Journée (La) de huit heures, 2975
Liqueurs enivrantes, 2777, 2789, 2791
Ministres (Les) devraient être députés aux Communes, 1040, 1043, 1044, 1046, 1049
Nationalité britannique, naturalisation, étrangers, 4264, 4265, 4266, 4267, 4270, 4272, 4273, 4281, 4495, 4498, 4500
Rapatriement des fils de cultivateurs, 2042
Roumanie (Crédit à la), 1153
Service de vapeurs entre Baddeck et Iona, 1345, 1346, 1347
Subsides (Chemins de fer et Canaux), 1657
— (Immigration), 2680, 2681, 2682, 2691
— Toronto (Port de), 2470
Troupes d'outre-mer (Administration des), 2994

Fafard (J.-Fernand) (L'Islet):
Agriculture, fermes expérimentales, 3103
Budget, 3655, 3659
Chemins de fer nationaux (Cie des), 1476
Frais d'enregistrement (Comté de l'Islet), 1017
Monk (Chemin entre la station de) et Ste-Perpétue, 1494, 2295
"Montcalm" (Le), 1016
Poids et mesures, 991

Fafard (J.-Fernand)—*Fin.*
"Princess" (Le), 2914
Publications agricoles (Service des), 3116

Fielding (L'hon. Wm Stevens) (Queen-et-Shelburne):
Accidents du travail, 739
Avance (L') de l'heure, 953
Banques autorisées (Billets des), excédent de circulation, 664, 665
—(Fusionnement des), 1134-1136
Budget, 3801-3809, 3857
Chemins de fer (Modification de la loi des), 2745, 2756, 2761, 2763, 3224, 3225, 3226, 3227, 3264, 4308
Chemins de fer nationaux (Cie des), 1694, 1697, 1699, 1705, 1709, 1713, 1719, 1720, 1725, 1734, 1735, 1764, 1769, 1772-1773, 1777, 1778, 2188, 2192, 2195, 2200, 2231
Cherté de la vie, 4478, 4829
Commission du commerce, 4635
Crédit de guerre (Ouverture d'un), 2338, 2339, 2341, 2342, 2345
Discours du trône (Discussion du), 492-515
Canada (Relations avec la métropole), 499-501
Candidature (Sa), 506-507
Discussion prolongée (Avantage), 492
Droit électoral, 512
Elections en temps de guerre (Rappel de la loi), 513-514
Laurier (Hommage à), 492
Ministres (Absence de cinq), 493
— leur participation à la Conférence de la paix, 493, 499
Partis et esprit de parti, 504-505-506
Prohibition, 510, 512
Provinces et Dominion (Ressources et attributions respectives), 509
Santé publique, 509-510
Situation financière, sa gravité, 492-493
Situation des partis, 507-508
Soldats et marins canadiens (Hommage aux), 492
Tarif, 502, 504-505
Titres honorifiques et la liberté parlementaire, 514
Divorce, 3918, 3923
Droits de douane (Réduction des), 872-875
Edifices publics (Drapeaux sur les), 2494-2495
— (Québec), 2484
Electricité et de force motrice (Cies d'), 4735, 4747, 4749
Enseignement technique, 3300, 3936, 3937, 3938, 3942
Fournitures des ministères, 3327
Gendarmerie à cheval du N.-O., 2811
Halifax (Maître du port d'), 2808, 2809

Fielding (L'hon. Wm Stevens)—*Suite.*
Hygiène publique (Création d'un ministère), 1426-1427
Immigration, 1960, 1961, 2031, 2050
Imprévues (Dépenses), 1917, 1918, 2567
Juges (Modification de la loi des), 3079, 4384, 4387, 4388, 4391, 4534, 4595, 4596, 4597, 4598
Lignes télégraphiques et téléphoniques en N.-E., câble téléphonique, 2910, 2911
Liqueurs alcooliques, 2451, 2804
Logements (Construction de), 2647, 2664
Marine marchande, 4076, 4078, 4082, 4083
Nationalité britannique (Loi codifiant la), 3963, 3964
Oiseaux migrateurs, 2257
Paix (La Conférence de la) et le problème ouvrier, 4861
— (Ratification du traité de), 2294
Pêcheries (Traitements et frais des inspecteurs et surveillants), 3009, 3011
— (Personnel du comité des), 2569
Pensions (Dépenses imprévues de la Commission des), 2554
Pensions militaires (Modification de la loi des), 2869, 2870, 2871, 2876, 4330, 4333, 4334, 4335, 4336, 4337, 4342, 4439
Ponts et rivières, 2899, 2906, 2908
Routes (Construction des), 773, 818, 819, 4591, 4592
Saint-Jean (Port de), 4493, 4494, 4495
Séances du samedi, 3508, 3554
Semences (Garantie des emprunts pour achat de), 654, 1072
Service de vapeurs entre Baddeck et Iona, 1346
Service de vapeur entre Froude's Point et Lockeport (N.-E.), 1950
Soldats (Etablissement des) sur des terres, 2558, 2560
Spécialités pharmaceutiques et médicaments brevetés, 2595, 2599, 2600
Subsides (Douanes et accise), 1000, 1001, 1002, 1006
— (Finances), 4636, 4637, 4638, 4640, 4646, 4647, 4649
— (Gendarmerie à cheval), 4836, 4837
— (Immigration et Colonisation), 2546, 2547, 2548
— (Postes) 2118
— (Travaux publics), Alberta, 2487
— (Travaux publics), 1330, 1336, 1337, 1345
— Loyers, ameublements, etc., 2601
— (Ministères en général), soin et nettoyage des édifices civils, 2602
— (Travaux publics), 2440, 2441
— Réfection, matériel, neige, entretien des routes et ponts d'Ottawa, 2608, 2609

Fielding (L'hon. Wm Stevens)—*Fin.*
Titres et décorations (Rapport du comité sur), 1534, 2499, 2855
Tribunal de commerce, 4660, 4661, 4664
Viandes et conserves alimentaires, 756

Fontaine (Joseph-Eloi) (Hull):
Aviateurs (Rapatriement des), 1676
Commission d'embellissement d'Ottawa, 4404
Discours du trône (Discussion du), 434, 436
Démobilisation, 434
Laurier (Hommage à la mémoire de), 434
Loi des élections en temps de guerre et loi des mesures de guerre (Nécessité de les abroger), 434
Reconstruction, 435
Réforme fiscale, 435
Réformes à opérer, économies à faire, 436
Situation grave en fin de guerre, 434-435
Hull (Propriété de l'Etat à), 1262
Insoumis (Uniformité dans l'application des peines contre les), 1379-1380
Prêts au gouvernement impérial, 1262
Service administratif (Réorganisation du), 3043, 3044

Fortier (Hyacinthe-Adélard) (Labelle):
Budget, 3688, 3690
Discours du trône (Discussion du), 528, 532
Centralisation administrative et absolutisme politique, 529
Insoumis à la loi du service militaire, 530, 532
Laurier (Hommage à la mémoire de), 528

Foster (Thomas) (York-Est):
Avance (L') de l'heure, 962
Bétail (Commerce du), 1632, 1634
Construction maritime, 2305
Chemins de fer (Modification de la loi des), 2758, 3221, 3223, 4315
Chemins de fer nationaux (Cie des), 1717
Discours du trône (Discussion du), 413, 415, 423
Commission du Service civil, 421
Immigration, immigrants, 415-416
Logements ouvriers, 418-419
Ministres (Les) devraient tous occuper un siège à la Chambre des communes, 422
Routes (Amélioration des grandes), 416, 418
Service civil extérieur (Malaise), 420
Suffrage des étrangers (Droit de), 422
Suffrage féminin, 421
Tempérance, 420
Electricité et de force motrice (Cies d'), 4741-4742
Immigration (Modification de la loi de l'), 1960

Foster (Thomas)—*Fin.*
Incendies (Prévention des), 1648
Juges (Modification de la loi des), 2405, 2407
Liqueurs enivrantes, 2772, 2775, 2776
Routes (Construction des grandes), 763
Statistique (Modification de la loi de la), 622
Subsides (Chemins de fer et Canaux), 1656
— (Travaux publics), 1329, 1330, 2431, 2432, 2433, 2436
— (Port de Toronto), 2465, 2466, 2468, 2471

Fournier (Charles-Alphonse) (Bellechasse):
Chemins de fer de l'Etat (Frais d'exploitation), 2564
Chemins de fer nationaux (Cie des), 1716, 1878, 1879
Discours du trône (Discussion du), 182, 188
Cherté des subsistances, 186-187
Démobilisation, 184
Guerre (Participation du Canada à la), 183
— (Problèmes d'après), 183
Laurier (Eloge de), 183
Loi électorale, 185
Machines agricoles (Admission en franchise), 185
Ministres (Visites en Europe), 187
Soldats (Rétablissement dans la vie civile), 184
Tarif, 185-186
Marine marchande, 2923
Médicaments brevetés, 3965, 3967, 3968, 4085
Subsides (Sainte-Famille), quai, 2901
Spécialités pharmaceutiques et médicaments brevetés, 2591, 2592, 2594
Spiritueux pour corps expéd. canadien en Sibérie, 881

Fraser (Evan E.) (Welland):
Liqueurs enivrantes, 2798
Welland (Gardiens d'écluses sur le nouveau canal), 629

Fripp (Alfred Ernest) (Ottawa):
Avance (L') de l'heure, 956
Chemin de fer (Indemnité aux employés de), victimes d'accidents, 981
Chemins de fer (Modification de la loi des), 3212
Commission du commerce, 4718-4719
Commission d'embellissement d'Ottawa, 4405
Divorce, 3916
Faillites, 2087, 2089, 2091, 2093, 2094, 2095, 2096, 2097, 2098, 2099
Fournitures des ministères, 3330, 3336
Guerre (Allocation de) à certains employés, 3047

Fripp (Alfred Ernest)—*Fin.*
— (Musée des peintures canadiennes commémoratives de la), 1263
Ottawa (Routes et ponts), 2607
Pari mutuel (Le), 1781
Pensions militaires (Modification de la loi des), 4328, 4333, 4343, 4344, 4345, 4347, 4348, 4360
Port des lettres (Le), 777
Soldats (Etablissement des) sur des terres, 4000
Titres honorifiques (Abolition des), 1514

Fulton (Frederick John) (Caribou):
Juges, 3077, 3078
Pensions militaires, 4444
Routes (Amélioration des), 4048
Soldats (Etablissement des) sur des terres), 4031

Gauthier (Louis-Joseph) (Saint-Hyacinthe-Rouville):
Construction maritime, 2301, 2303
Discours du trône (Discussion du), 76, 81
Démobilisation et rétablissement des soldats dans la vie civile, 80
Le gouvernement unioniste n'a plus sa raison d'être une fois la guerre terminée, 80
Les navires plus nécessaires que les hommes, 76
Prétendue disparition de l'esprit de parti, 77
Question agraire, 81
Relations du capital et du travail, 80
Faillite, 239

Gauvreau (Charles-Arthur) (Témiscouata):
Accidents du travail (Service de l'Etat), 735, 736
Alcool contenu dans les médicaments, 676
Bérubé (Esdras), 2348
Budget, 3462
Chemin de fer (Indemnités aux employés de) victimes d'accidents, 983
Fitzpatrick (Sir Ch.) (Remboursement de sommes payées), 894
Fraser (La seigneurie de), 918
Immigration (Modification de la loi de l'), 2010
Indiens (Médecin des), 1989
Information publique (Le bureau d'), 2336
Insoumis (Voir *Service militaire*)
Intercolonial (Fonds de pension de l'), 631
Marine anglaise (Soldats canadiens servant dans la), 1490
Ministres (Les) devraient être députés aux Communes, 1046
Privilège (Question de), 1008
Riou (Le magasin) à Fraserville, 1677

Gauvreau (Charles-Arthur)—*Fin.*
Service militaire (Les insoumis du), 1008, 1362, 1385, 1386, 1387, 1946, 1992, 2041
Spécialités pharmaceutiques et médicaments brevetés, 2588, 2591, 2592, 2594, 2595, 2597, 2768
Subsides (Chemins de fer et Canaux), 3309
— (Immigration), 2704
— (Marine et Pêcheries), 2718
— (Travaux publics) (Québec) (Ile Verte), quai, 2900; (Sainte-Famille), 2902; (Ponts et rivières), 2903
Titres honorifiques (Abolition des), 1521, 1523

Gervais (Théodore) (Berthier):
Construction maritime, 2305

Gladu (Joseph-Ernest-Oscar) (Yamaska):
Noviciat de Guelph, 1290, 1292

Glass (Samuel Francis) (Middlesex-Est):
Avance (L') de l'heure, 936, 937, 1487
Chemins de fer nationaux (Cie des), 1940, 1942
Juges, 4387
Lin textile, 1597, 1610, 1614
Spécialités pharmaceutiques et médicaments brevetés, 2594
Subsides (Travaux publics), 4775

Green (Robert Francis) (Kootenay-Ouest):
Immigration (Modification de la loi d'), 1996
Routes (Amélioration des), 4044, 4045
Subsides (Intérieur), 4193, 4194, 4195, 4770, 4838, 4839, 4840, 4841, 4843
Terres fédérales (Drainage des), 669

Griesbach (Wm Antrobus) (Edmonton-Ouest):
Divorce, 3916
Milice, 4121, 4222, 4127
Nationalité britannique, naturalisation, étrangers, 3960, 3962, 4269
Pensions militaires, 4180, 4327, 4332, 4333, 4339, 4340, 4348, 4354, 4359, 4361, 4738, 4447
Soldats (Etablissement des) sur des terres, 4005, 4015
Titres et décorations, 2832, 2834
Troupes d'outre-mer (Administration des), 2981, 2985, 2986

Guthrie (L'hon. Hugh) (solliciteur général):
Avance (L') de l'heure, 938
Code criminel (Modification du), 4513
Faillites (Loi concernant les), 967, 969, 2066, 2067, 2068, 2069, 2070, 2071, 2072, 2073, 2074, 2075, 2077, 2078, 2079, 2084, 2085, 2086, 2087, 2088, 2089, 2090 2092, 2092, 2093, 2094, 2095, 2096, 2097, 2098,

Guthrie (L'hon. Hugh)—*Fin.*
2099, 2093, 2094, 2095, 2096, 2087, 2098, 2378, 2379, 2574, 2575, 2576, 2577, 2579, 2580, 2581, 2582, 2584, 2585, 2586
Fitzpatrick (Sir Ch.) (Remboursement de sommes payées), 910-911
Immigration (Modification de la loi de l'), 2054
Insoumis (Amnistie aux) pour motifs de conscience, 816
— (Uniformité dans l'application des peines contre les), 1365, 1366, 1367
Menées séditieuses (Loi contre les), 2039, 2040, 3323, 3416, 3417,3421, 3421
Nationalité britannique, naturalisation, étrangers, 3957, 3958, 3959, 3961, 3962, 3963, 3964, 4260, 4261, 4263, 4264, 4265, 4266, 4267, 4268, 4269, 4270, 4271, 4272, 4273, 4274, 4275, 4278, 4279, 4280, 4281, 4282, 4283, 4284 4412, 4413, 4414, 4415, 4416, 4417, 4418, 4421, 4422, 4423, 4424, 4425, 4426, 4427, 4428, 4429, 4430

Halladay (Howard Haden) (Bow River):
Avance (L') de l'heure, 938
Budget, 3717
Chemins de fer nationaux (Cie des), 1465
Séduction des filles mineures, 2253

Harold (John) (Brant):
Budget, 3625, 3638, 3651, 3836, 3837, 3839
Canadian Niagara Bridge Co., 4501
Dossiers égarés (Ques.), 1150
Fournitures des ministères, 3330, 3331, 3333
Pensions militaires, 4328
Soldats (Translation des corps des) canadiens (Ques.), 1149

Harrison (Ch. R.) (Nipissing):
Canal de la baie Georgienne, 1118 1120
Chemin de fer (Indemnités aux employés de) victimes d'accidents, 981, 982
Commission hydraulique du lac Nipissing (Ques.), 1392

Hay (Thomas) (Selkirk):
Budget, 3718, 3720
Fournitures des ministères, 3339
Immigration, 2050
Parcs et réserves forestières, 2401
Soldats (Etablissement des) sur les terres, 4032
Terres domaniales, 1154

Henders (Richard Coo) (Macdonald):
Agriculture et colonisation, 2766, 4534
Avance (L') de l'heure, 937
Bétail (Commerce du), 1634
Budget, 3784-87, 3830
Chemins de fer (Modification de la loi des), 3064, 3073, 3074

Henders (Richard Coo)—*Fin.*
Commission du commerce, 4719
Discours du trône (Discussion du), 473, 476
Guerre (Fin de la), 473
— (Mesures d'après), 473-474
— (Problèmes d'après), 475
Hygiène publique, 475
Lumière du jour (Meilleure utilisation de la), 475
Politique fiscale, 476
Grains, 4096, 4247, 4250, 4251, 4253, 4254, 4255, 4256, 4259
Liqueurs enivrantes, 2772
Pensions militaires, 4453
Tarif douanier (Modification du), 4156

Hocken (Horatio Clarence) (Toronto-Ouest):
Avance (L') de l'heure, 940, 941
Chemins de fer (Modification de la loi des), 3255
Chemins de fer nationaux (Cie des), 1885, 1886, 1887
Discours du trône (Discussion du), 161, 173
Assurance contre le chômage, 163
Commission du Service civil, 167, 173
Démobilisation, 162
Logements ouvriers, 164
Loi électorale, 166
Pensions aux veuves et aux orphelins, 162
Pensions aux vieillards, 163
Santé publique (Département de la), 162
Soldats (Rétablissement dans la vie civile), 164-165
Syndicats ouvriers, 163
Victoire des alliés, 162
Ecoles nationales neutres (Etablissement d'), 2524, 2535, 2540
Facteurs (Les) de Toronto, 1393
Fitzpatrick (Sir Ch.) (Remboursement de sommes payées à), 912
Foran (J. K.), 633
Noviciat de Guelph, 1284, 1288
Papier pour journaux, 4700-4701, 4709
Poste (Bureau de), Québec et Hamilton, 2865-2866
— (Bureaux de), Toronto, Montréal et Winnipeg, 2865
Postales (Statistiques), 3025
Service civil (Réorganisation), 3033
Subsides (Intérieur), 2171, 2172, 2174
— (Postes), 2105, 2110, 2111, 2112, 2113, 2171, 2172, 2174
Tribunal du commerce, 4664-4665-4666

Hughes (L'hon. Sir Sam) (Victoria):
Aéronautique (Insignes pour les membres du service d'), 675
Avance (L') de l'heure, 941, 944, 946, 952, 956, 965, 966, 1008
Bétail (Commerce du), 1633

Hughes (L'hon. Sir Sam)—*Suite.*
Brevets d'invention appartenant aux étrangers ennemis, 3989
Broderick et Snowden (Ques.), 760
Bruce (Dr) rapport du, 1540
Budget, 3473
"Bulletin Officiel" (Le) du Canada, 781
Cabinet de guerre impérial (La Couronne dans le), **374, 376, 377, 379**
Canadiens enrôlés dans les troupes britanniques, 342
Canadiens (Entrée des) aux E.-U., 1153
Canal de la baie Georgienne, 1125, 1126
Chambre (Travaux de la), 1152
Chemins de fer (Modification de la loi des), 3226, 3231, 4307, 4316, 4318
Chemin de fer de Saint-Jean (N.-B.) à Québec, 2917
Cherté de la vie, 4469
Chutes d'eau et barrage du Saint-Laurent, 2039
Commercial Cable Company, 2134
Commission des relations industrielles, 1489
Corps expéditionnaire (Administration du), 1549, 1551, 1555, 1557, 1558, 1561, 1564, 1568, 1569, 1574, 1577, 1585, 1680
Décrets du conseil (Prorogation des), 1629
Discours du trône (Discussion du), 202, 223
Décrets du conseil, 207
Démobilisation, 215, 216
Difficultés d'organisation et intrigues politiques, 209, 211
Embarras administratifs, 211, 212
Etats de service du gouvt unioniste, 211
Fabricants d'obus et de munitions, 222
Gouvernement unioniste, 207
Guerre (Aspect financier de la), 218
— (Emprunts et prêts), 218, 221
Initiatives d'après-guerre, 216-217
Membres du Parlement qui ont combattu en Europe, ou pères de soldats distingués, 203, 206
Service outre-mer (Fonctionnaires et journalistes qui ont pris du), 218
Soldats canadiens, 209, 212
— (Inutile sacrifice de la vie de nos), 214
Ecoles nationales neutres (Etablissement d'), 2517, 2522, 2524, 2544
Elections fédérales, 4817, 4818, 4819, 4820, 4821, 4823
Electricité et force motrice (Compagnies d'), 4738, 4739, 4743, 4745, 4746, 4748, 4750
Emeutes au camp de Kinmel, 328, 442
Emprunt de 75 millions, 4352
Engrais, 1630, 1631, 2570
Forces hydrauliques du Saint-Laurent, 2081
Fournitures des ministères, 3328, 3329, 3330, 3331, 3334, 3335, 3337

Hughes (L'hon. Sir Sam)—*Suite.*
Galicie (La), 2444
Grèce (Fourniture de blé à la), 3029
Grève de Winnipeg, 3986
Guerre (Ouverture d'un crédit de), 1398, 1399
Halifax (Maître de port d'), 2918
Immigration (Modification de la loi d'), 1999, 2000, 2003, 2004, 2006, 2044, 2045, 2046, 3343
Incendies (Prévention des), 1635, 1636, 1637
Indes (Famine aux), 2729
Insoumis (Les) à la loi militaire et leur droit de suffrage, 2292
Jenkins (Lieut-col.) (Rapport du), 2393
Jeunes délinquants, 1436, 1437, 1438, 1439, 1440, 1441, 3985
Liberté civile et religieuse dans les pays restaurés, 2131
Liqueurs alcooliques, 2449, 2450, 2451, 2453, 2455, 2771, 2772, 2779, 2783
Marins (Rapatriement de) canadiens du service impérial, 2082
Marquage des récipients, 2446
Menées séditieuses, 3417, 3421
Milice (Attributions du ministère de la), 333, 334, 335
Militaires (Autorités) (Plaintes contre les), 1684
— (Procès) en Angleterre, 2043
— (Escorte) à un évêque catholique, 2396
Monument à feu Sa Majesté Edouard VII et à sir W. Laurier, 2914
Noviciat de Guelph, 1265, 1270, 1274, 1277, 1286, 1290, 1294, 1295, 4784
Ouvrière (Agitation), grèves de sympathie à Winnipeg, 2974
Paix (Conférence de la), 3606
Parcs et réserves forestières, 3199, 3200
Pensions (Composition du comité des), 144
Pensions militaires, 2868, 2870, 2871, 4335, 4336, 4338, 4339, 4445, 4446, 4447, 4448, 4454
Pologne (La), 2444
Polonais et Ukraniens, 4626, 4784
Princesse Patricia (Régiment de la), 642
Recherches scientifiques (Comité relatif aux), 4621, 4622
Roumanie (Crédit à la), 2914, 3372
Routes (Amélioration des), 4054, 4060
Saint-Jean (Port de), 4458
St. Lawrence River Power Co. (Rapport sur la), 2499
Selkirk (Le receveur de la poste de), 1358
Sénat belge (Dépêche du) au Sénat canadien, 2039
Service civil (Nouveau classement du), 4073
Service militaire (Uniformité dans l'application des peines contre les insoumis),

Hughes (L'hon. Sir Sam)—*Fin.*
1358, 1359, 1365, 1366, 1367, 1377, 1378, 1388, 2292, 2505, 4393
Société des nations (Constitution de la), 1435
Soldats canadiens morts en France (Restes des), 344
Soldat (Emprisonnement d'un), 1490
Soldats (Médailles de service aux), 919
— (Préférence à accorder pour positions de l'Etat aux), 1022, 1023
Subsides (Construction maritime), 2296, 2297, 2298, 2300, 2301, 2302, 2304
— (Immigration), 2697
— (Lignes télégraphiques et téléphoniques), 2911, 2912
— (Postes), 2111, 2119, 2120
Terres domaniales (Arpentage des), 966, 967, 4409, 4410, 4411
Titres et décorations, 2499, 2729, 2826, 2827
Traité de paix (Approbation du), 2294
Tribunes de la Chambre (Admission aux), 1992
Trotsky (Léon), 916
Ukraine, Galicie et Pologne, 2444

Jacobs (Samuel Williams) (Georges-Etienne-Cartier):
Agriculture (Subsides), 2083, 3097, 3098
Avance (L') de l'heure, 929, 960
Beurre (Prix élevé du), 1684
Budget, 3746, 3754, 3760, 3764-67, 3858, 3861
Chambre des communes, 672
Chemins de fer nationaux (Cie des), 1714, 1767, 2218, 2219
Chemins de fer (Modification de la loi des), 3048
Chemin de fer (Indemnités aux employés de) victimes d'accidents, 975
Coalition, monopoles, trusts et mergers, 4731, 4732, 4753, 4754, 4755, 4756, 4757, 4758, 4760, 4761, 4762, 4764
Code criminel (Modification du), 4511, 4512, 4513, 4514, 4516, 4517, 4518, 4519
Commission du commerce, 4626, 4711, 4713, 4714, 4715, 4716, 4724, 4725, 4726, 4727, 4728, 4729
Commission britannique de remonte, 1013
Edifices fédéraux, loyers, 2616
Elections fédérales, 4803, 4804, 4805, 4810, 4811, 4813, 4815, 4822, 4825
Electricité et force motrice (Cies d'), 4740, 4742
Etrangers ennemis (Internement des), 1676
Faillites (Loi concernant les), 2067, 2068, 2072, 2075, 2077, 2078, 2079, 2080, 2085, 2086, 2091, 2092, 2093, 2096, 2097, 2099, 2100, 2101, 2362, 2363, 2364, 2366, 2367, 2368, 2369, 2370, 2371, 2575, 2576, 2578, 2579, 2580, 2584, 2585

Jacobs (Samuel Williams)—*Fin.*
Fonds patriotique, 3878
Grand-Tronc (Nomination d'un séquestre pour le), 1197, 1204
Guerre (Ouverture d'un crédit de), 1405, 1406, 1407, 1408
Immigration (Modification de la loi de l'), 1955, 1961, 1962, 1963, 1965, 1997, 1999, 2011, 2025, 2026, 2027, 2028, 2029, 2031, 2033, 2035, 2037, 2043, 2050, 2055, 2056, 2058, 2059, 2060, 2064, 2065, 2381, 2382, 2383, 2384
Juges, 3079, 3081, 3082, 4530, 4531, 4532
Jeunes délinquants, 1439, 1440
Militaires (Frais) (Justification), 1946
Malaise industriel, 3170
Monnaie, pièces de bronze, 667
Nationalité britannique, naturalisation, étrangers, 4261, 4262, 4267, 4268, 4269, 4270, 4271, 4272, 4273, 4276, 4277
Ottawa (Routes et ponts d'), 2607
Poids et mesures, 2241, 2242, 2243, 2244, 2250
Princesse Radziwill (La), 646
Roumanie (Crédit à la), 1683
Séduction des filles mineures, 2252, 2253, 2254, 2255
Service militaire (Exécution de la loi du) dans le comté de Wright, 2504
Subsides (Chemins de fer et Canaux), 1665, 1669
— (Immigration et Colonisation), 2547, 2548, 2549
— (Orateurs du Sénat et de la Chambre des communes), 2551
— (Milice et Défense), 1983, 1984, 1985, 1986
— (Travaux publics), 2488, 2489, 4771, 4777
— (Rideau-Hall, améliorations, mobilier, entretien, etc.), 2609, 2610, 2611
Tarif douanier (Modification du), 4151, 4152
Traité de paix (Approbation du), 2294

Johnston (John Frederick) (Last Mountain):
Bétail (Commerce du), 1635
Budget, 3595, 3601, 3831
Chemins de fer nationaux (Cie des), 1913, 1914
Elections fédérales, 4806, 4807
Immigration (Modification de la loi de l'), 2026
Industrie animale (Développement de l'), 3118
Titres honorifiques (Abolition des), 1534

Kay (Wm Frederick) (Missisquoi):
Automobiles possédés par le gouvernement à Ottawa, 915
Avance (L') de l'heure, 957
Budget, 3841, 3846

Kay (Wm Frederick)—*Fin.*
Canadian Government Merchant Marine, Ltd., 4144
Commission des vivres (Recettes), 637
Commission d'enregistrement (Mobilisation civile), 759
Combustible (Commission du), 1592
Fonds patriotique, 3878
Information publique (Service de l'), 759
Intérieur (Subsides), 4198
Papier pour journaux (Prix du), 639
Routes (Amélioration des), 4594
Sièges vacants, 1207
Taureaux ayrshire et holstein, 626

Keefer (Francis Henry) (Port-Arthur-et-Kenora):
Budget, 3682
Canal de la baie Georgienne, 1124, 1127
Chemins de fer nationaux (Cie des), 1698, 1713, 1717, 1728, 1743, 1767, 1790, 1828, 1846, 1847, 1860
Cherté de la vie (Rapport relatif à la), 4474, 4478
Gendarmerie du N.-O., 2426, 2427, 2429
Grains du Canada, 4102, 4110, 4226, 4237, 4238, 4247
Guerre (Paiement d'allocation de) à certains employés, 3048
Guerre (Crédit de), 2268
Hygiène publique (Création d'un ministère d'), 1241, 1248, 1431
Immigration (Modification de la loi d'), 2031, 2033, 2035
Spécialités pharmaceutiques et médicaments brevetés, 2586, 2587, 2588, 2590
Subsides (Affaires indiennes), 4834

Kemp (L'hon. Sir Edward) (ministre des Forces d'outre-mer):
Jenkins (Rapport du lieut-col.), 2393, 2394
Soldats canadiens (Rapatriement des), 3880
Troupes canadiennes en Russie, 3880
Troupes d'outre-mer (Exposé sur l'administration des), 2975, 3005, 3007, 3008

Kennedy (Wm Costello) (Essex-Sud):
Discours du trône (Discussion du), 105, 113
Bolchévistes, 109
Commerce (Commission du), 107, 108
Commerce (Ministère du), 108
Gouvernement unioniste, 105
Guerre (Loi des élections en temps de), 105
Laurier (Eloge de), 112
Ministres (Voyage outre-mer des), 106, 107, 110
Sibérie (Expédition de), 110
Soldats réformés (Rétablissement dans la vie civile), 110, 111, 112

Kennedy (Wm Costello)—*Fin.*
Immigration (Modification de la loi de l'), 2024

Knox (Andrew) (Prince-Albert):
Pêcheries (Traitements des inspecteurs et surveillants), 3013
Stations agronomiques, 2495

Lalor (Francis R.) (Haldimand):
Banques (Fusionnement des), 1139, 1140
Budget, 3462, 3852, 3867, 3868, 3871
Commission du commerce, 4715
Edifices civils (Ontario), 2486
Grand-Tronc-Pacifique (Nomination d'un séquestre), 698
Guerre (Ouverture d'un crédit de), 1411, 1416

Lanctôt (Roch) (Laprairie-Napierville):
Budget, 3451, 3457
Fitzpatrick (Sir Charles), 1151
Guerre (Ouverture d'un crédit de), 1398
Guerre (Prêt aux pays alliés), 2676
Subsides (Intérieur), 4209

Lang (Norman) (Humboldt):
Budget, 3601, 3602
Etablissement des soldats sur les terres, 4032
Grierson, Frank, 639

Lapointe (Ernest) (Kamouraska):
Aéronautique (Commission de contrôle de l'), 2141
Avance (L') de l'heure, 676, 953
Accidents du travail, service de l'Etat, 735
Assèchement des terres domaniales, 741, 743
Budget, 3373, 3467, 3469, 3545
Chemins de fer nationaux (Cie des) (Loi relative à), 1690, 1709, 1715, 1721, 1728, 1820, 1830, 1863, 2200, 2229, 2230, 2233
Chemins de fer (Indemnités aux employés des) victimes d'accidents, 980, 984, 985
Coalitions, monopoles, trusts et mergers, 4760
Commission des fournitures du service administratif, 4604, 4605
Contrat collectif (Le), 3030
Décrets du conseil (Prorogation des), 1628
Démobilisation (Progrès de la), 1009
Discours du trône (Discussion du), 252, 258
Libéraux intransigeants et libéraux unionistes, 255
Ligue des nations, 252
Loi électorale, 257, 258
Premier ministre en Europe (Le), 253
Régime politique (Changements dans notre), 254
Réformes d'après-guerre, 256, 257
Situation financière (Notre), 256

Lapointe (Ernest)—*Fin.*
Soldats canadiens (Héroïsme des), 252
Tarif (Attitude de l'Est à l'égard du), 256
Union nationale, 256
Divorce (Loi relative au), 3925
Douane et accise, 992
Elections fédérales, 4786, 4790, 4802, 4808, 4813, 4815, 4816, 4822, 4823
Enseignement technique, 3934, 3944
Guerre (Allocation de) à certains fonctionnaires, 3046
— (Ajournement du projet de loi des mesures de), 2289
Instruments aratoires (Nouveau tarif du transport des), 4072
Juges, 4366, 4374, 4376, 4379, 4382, 4383, 4391
Liqueurs enivrantes, 2771, 4221
Malaise industriel, 3135
Menées séditieuses (Loi contre les), 3417
Milice (Modification de la loi de la), 4133
Nationalité britannique, naturalisation, étrangers, 3957, 3959, 3961, 3963, 3964, 4267, 4268, 4271, 4273, 4274, 4275, 4277, 4414, 4419, 4424, 4425, 4429
Patrons et employés (Proposition de conférence entre), 3325
Pensions militaires (Modification de la loi des), 4351, 4362, 4435, 4442
Placers du Yukon, 659
Québec (Ports et rivières), 2903
Relations constitutionnelles du Canada avec l'empire, 378, 381
Routes (Amélioration des), 772, 773, 4050, 4549, 4555, 4556, 4571, 4572, 4590, 4591
Sénat belge (Dépêche du) au Sénat canadien, 2038
Statistique (Modification de la loi de la), 623, 624
Subsides (Affaires extérieures), 1088, 1089, 1095, 1099, 1102, 1108, 1109
— (Intérieur), 2166, 2167, 4200, 4209, 4853
— (Postes), 2117, 2171, 2172, 2174
Tarif douanier (Modification du), 4151, 4154
Traité de paix (Clauses ouvrières), 4393
Yukon (Modification de la loi du), 619

Lapointe (Louis Audet) (Montréal, Saint-Jacques):
Ajournement de Pâques, 1206
Budget, 3544
Chemins de fer nationaux (Cie des), 1716, 1721, 1728
Douane (Réduction des droits de), 875, 876
Grèves ouvrières et cherté de la vie, 1731
Routes (Amélioration des), 4584
Service postal maritime entre le Canada et l'Angleterre, 1334
Subsides (Eclairage au gaz et à l'électricité), 2602

Lapointe (Louis Audet)—*Fin.*
— (Routes et ponts d'Ottawa), 2604
— (Travaux publics), 1326, 2438
Yukon (Modification de la loi du), 618

Lavigueur (Henri-E.) (Québec-Centre):
Avance (L') de l'heure, 927
Chemins de fer nationaux (Ques.), 1015
Chemin de fer de Québec au lac Saint-Jean (Ques.), 1016
Chemin de fer Transcontinental (Ques.), 2501
Expositions au Canada (Ques.), 1262
Fitzpatrick (Sir Ch.) (Remboursement de sommes payées à), 909
Marché Champlain (Quais du), 1494
Québec (Travaux dans la rivière Saint-Charles) (Ques.), 1015
Saint-Malo (Ateliers de) (Ques.), 1258
Service de paquebots entre la Grande-Bretagne et le Canada (Ques.), 1149
Vancouver (Avance de 5 millions pour le port de), 3891, 3892

Leduc (J.-Alfred) (Westmount-Saint-Henri):
Dorval (Edifice à), 637
Service postal maritime entre le Canada et l'Angleterre, 1343

Léger (Auguste-T.) (Kent) (N.-B.):
Agriculture (Subsides), 3097
Avance (L') de l'heure, 940
Chemin de fer de Moncton à Bouctouche, 1435
Chemins de fer nationaux (Cie des), 1719
Edifices civils (Nouveau-Brunswick), 2477
Industrie laitière (Subsides), 3107, 3110
Insoumis à la loi du service militaire, 2677
Ottawa (Routes et ponts), 2606
Poids et mesures, 2245
Service militaire (Application de la loi), 1254
Service des publications agricoles, 3116
Soldats canadiens en France (Congés), 282
Spécialités pharmaceutiques et médicaments brevetés, 2593
Viandes et conserves alimentaires, 753, 754, 755

Lemieux (L'hon. Rodolphe) (Maisonneuve-et-Gaspé):
Aéronautique (Commission de contrôle de l'), 2141, 2142, 2144, 2145, 2146, 2150
Affaire le Roi contre Bélanger, 1058-1060, 1061, 1064-1065
Affaire Eugénie dite Vénus Côté, 2935, 2928
Affaires extérieures (Ministère des), 1085, 1087, 1089, 1090, 1091, 1092, 1094, 1095, 1096, 1097, 1098, 1101, 1102, 1109-1113
Affaires d'initiative gouvernementale, 1682

Lemieux (L'hon. Rodolphe)—*Suite.*
Agriculture (Subsides), 3083, 3084, 3085, 3086, 3087, 3089, 3099
Alberta septentrional (Terrains pétrolifères de l'), 4220
Avance (L') de l'heure, 293-924, 926, 956, 1007, 1254, 1393, 1435, 1477, 1486
Banques (Excès de circulation des), 1145
— (Fusionnement des), 1129, 1130, 1132, 1134, 1139
Bétail et produits du bétail, 2153
Brevets d'invention, etc., 4168, 4169
Broderick (Divorce d'Annie), 1494
Bruce (Le rapport), 4147
Budget, 1394, 1783, 3848, 3849, 3850, 3851, 3852, 3854, 3859, 3860, 3861, 3469, 3476, 3494, 3507, 3526
Bureaux de placement, 2556
Canal de la baie Georgienne, 1126
Chemins de fer (Modification de la loi des), 4158, 4219, 4305, 4321
Chemins de fer nationaux (Cie des), 1453, 1454, 1455, 1469, 1470, 1471, 1704, 1710, 1747, 1748, 1757, 1784, 1785, 1786, 1800, 1801, 1808, 1814, 1818, 1820, 1822, 1832, 1833, 1837, 1838, 1847, 1849, 1855, 1857, 1858, 1860, 1897, 1905, 1907, 1932, 2198, 2199, 2200
Chemin de fer d'Athabaska à Grande-Prairie, 2894
— Lachine à Jacques-Cartier et Maisonneuve, 1459
— Québec-Saguenay, 2555, 2556
— Saint-Jean (N.-B.) à Québec, 2916
— (Frais d'exploitation des chemins de l'Etat), 2563, 2564
Coalition, monopole, trusts et mergers, 4756, 4757, 4758, 4759
Code criminel (Modification du), 4520, 4521, 4522
Commission pour le contrôle du combustible, 638
Commission des eaux internationales (Vacance dans la), 481
Commission des fournitures du service administratif, 4605, 4606, 4609
Commission d'embellissement d'Ottawa, 4402, 4403, 4404, 4538, 4540
Commission du Service civil (Avancement d'un commis), 2550
Construction maritime, 2297, 2298, 2300, 2301, 2302, 2303, 2348
Corps expéditionnaire (Administration du), 1141, 1142, 1143, 1540, 1551, 1553, 1556, 1557, 1558, 1561, 1564, 1568, 1569, 1575, 1579, 1581, 1591
Corps expéditionnaire canadien (Remerciements au), 4866
Discours du trône (Discussion du), 589, 609
Aspirations nationales, 605, 609

Lemieux (L'hon. Rodolphe)—*Suite.*
Décrets du conseil (Gouvernement par), 595
Divergences d'opinions au sein des partis, 591, 592
Embargo, 589
Libéralisme et conservatisme, 593
Malaise et conditions sociales au Canada, 595, 597
Organisation militaire (Notre), 597, 601
Paix (Conclusion de la), 592
Partis politiques (Permanence des grands), 593-594
Québec (Situation dans), 590
Divorce (Les cours provinciales et le), 2894, 2895
Douanes (Poste vacant du commissaire des), 4072, 4537
Douane et accise, 991, 992, 1006, 1007, 2549
Ecoles nationales neutres (Etablissement d'), 2518-2525
Elections fédérales, 4785, 4786, 4787, 4793, 4801, 4802, 4803, 4822, 4824
Electricité pour exécutions capitales, 2041
Emeutes au camp de Witley, 3606
Emprunt de 100 millions pour fins générales, 4397, 4398, 4399, 4401
Enseignement technique, 3202, 3303, 3304, 4036
Entrepôt frigorifique (Destruction de denrées en), 3028
Epiciers de gros (Association canadienne des), 2102
Europe septentrionale (Commerce du Canada avec l'), 1991
Facteurs (Les) de Toronto, 1373
Faillites (Loi concernant les), 2066, 2067, 2068, 2069, 2070, 2071, 2077, 2078, 2079, 4284
Fournitures des ministères, 3345, 3350, 3351, 3357, 3360, 3362, 3363, 3364, 3366, 3369, 3370
France (Notre commerce avec la), 1140
Galerie nationale du Canada, 2914
Gardes impériales, 2868
"Gazette du Travail", 2556
Grains du Canada, 4246, 4256, 4259
Grève de Winnipeg, 3988
Grèce (Fourniture de blé à la), 3029
Guerre (Ouverture d'un crédit de), 1395, 1402, 1403, 1404, 1405, 1414, 2261, 2262, 2263, 2264, 2266, 2267, 2286, 2287, 2288, 2289, 2322, 2325, 2338, 2339
Guerre (Allocation de) à certains fonctionnaires, 3046, 3047, 3048, 3050
Guerre (Mission de), 1114
Guerre (Pensions de), 2553
Habitations à bon marché, 2665, 2668, 2672
Halifax (Maître de port d'), 2917
Hygiène publique (Création d'un ministère d'), 1428, 1431

Lemieux (L'hon. Rodolphe)—*Suite.*
Iles de la Madeleine et Pictou (Service de vapeur entre les), 650, 652
Immigration (Modification de la loi de l'), 1949, 1952, 1953, 1954, 1955, 1956, 1957, 1998, 2001, 2015, 2017, 2018, 2020, 3342
Impôt (L') sur le revenu, 2915, 3027
Insoumis (Amnistie aux) pour motifs de conscience, 814, 815, 817
Insoumis (Uniformité dans l'application des peines contre les), 1361, 1362
Jenkins (Rapport du lieut-col.), 2393
Jeunes délinquants, 1436
Journaux (Publication des noms des propriétaires de), 1623, 1625, 1627
Journaux de la Chambre (Fusion des), 3423
Juges (Modification de la loi des), 2412, 3078, 3079, 4213, 4214, 4286, 4368, 4372, 4374
Laurier (Décès de), 10, 14
Liqueurs enivrantes, 4222
Marine marchande, 2922, 4073, 4083
Médicaments brevetés (Voir *Spécialités pharmaceutiques, etc.*)
Mercier (Visite du cardinal), 1539, 1676
Milice (Modification de la loi de la), 2873, 4112, 4113, 4124, 4126, 4127
Monument de Louis Hébert à Québec, 2553
Nationalité britannique, naturalisation, étrangers, 4261, 4262, 4271, 4283, 4284, 4418, 4425, 4429
Noviciat de Guelph, 1271, 1279, 1284
Or (Interdiction de l'exportation de l'), 1145
Paix (Traité de), 2176, 2239, 3607, 4393
Palais (Nouveau) législatif, 4785
Parcs et réserves forestières, 2403, 2404, 2405
Pénitenciers (Allocation aux), 2546
Pensions militaires, 4170, 4180, 4181, 4190, 4330, 4332, 4336, 4341, 4342, 4346, 4347, 4350, 4353, 4354, 4355, 4356, 4357, 4359, 4360, 4361, 4362, 4430, 4431, 4434, 4435, 4439, 4440, 4441, 4442, 4492
Pensions (Dépenses impévues de la commission des), 2554
Pétrolifères (Terrains), 965
Pilotage (Loi concernant le), 3289
Poids et mesures, 990, 991
Poisson (Inspection du), 986, 987
Ports et rivières, 2903, 2908
Postes, 922, 2103, 2107, 2110, 2111, 2112, 2113, 2114, 2115, 2116, 2117 2121, 2181, 2182, 2183, 2185, 2549, 2550, 4501, 4503, 4504
Premier ministre (Anniversaire de naissance du), 4284
Preuve (Loi sur la), 1441, 1442
Représentant du Canada à Washington, 2295
Rivière-Ouelle à la Malbaie (Service de bateau traversier de la), 4491
Roumanie (Ouverture de crédits à la), 1680

Lemieux (L'hon. Rodolphe)—*Fin.*
Routes (Amélioration des), 4550
Saint-Jean (Commission du port de), 4457, 4493, 4494, 4495
Saint-Laurent (Chutes d'eau du), 921, 1872, 2039
Semence (Garantie des emprunts pour l'achat de grain de), 654
Sénat belge (Dépêche du), au Sénat canadien, 2039
Service civil (Réorganisation du), 3031, 3032, 3033, 3034, 3035, 3036, 3037, 3038, 3039
Service postal maritime entre le Canada et l'Angleterre, 1340, 1341
Service postal transatlantique, 1782
Service de vapeurs entre Baddeck et Iona, 1350
Soldats (Etablissement des) sur des terres, 2560, 4007
Soldat (Rétablissement du) dans la vie civile, 2876, 2880, 2885, 2886, 2887, 2888, 2890
Spécialités pharmaceutiques et médicaments brevetés, 2596, 2600, 4084, 4085
Subsides (Affaires indiennes), 4834, 4835
— (Chemins de fer et Canaux), 2549 3315, 3316, 3317, 3318, 3319, 3320, 3321
— (Ministère des Finances), 4636, 4643, 4644, 4645, 4658, 4659
— (Immigration et Colonisation), 2546, 2549, 2689, 2690, 2692, 2698, 2699
— Pour couvrir les articles imprévus 1917-1918, rapport de l'auditeur général, 2567, 2568
— (Intérieur), 2165, 2166, 4193, 4194, 4196, 4197, 4208, 4211
— (Lignes télégraphiques et téléphoniques), 2910, 2911, 2912
— (Milice et Défense), 1591, 1969, 1976, 1983, 1984, 1985
— (Travaux publics), 1311, 1312, 1313, 1314, 1318, 1321, 1325, 1326, 1327, 1328
Taber (Région d'irrigation du), 4363, 4364, 4365
Tarif douanier (Modification du), 4149, 4154, 4157, 5158
Taxe de guerre sur les bénéfices industriels, 4149
Titres et décorations, 1518, 2826, 2856, 2857
Traité de paix (Voir Paix) (Traité de)
Troupes d'outre-mer (Administration des), 2983, 2984, 2985, 2988, 2989, 2992, 2993, 2994, 3005, 3006, 3007
Vancouver (Commission du port de), 4164, 4165, 4166
Voyageurs du Nil, 4537
Ypres (Monument commémoratif à), 4626

Lesage (Joseph-Edmond) (Hochelaga):
Conscrits insoumis, 636
Hygiène publique, 1421
Transport des dépêches à Montréal (Ques.), 1017

Loggie (Wm Stewart) (Northumberland) (N.-B.):
Bétail et produits du bétail, 2152
Budget, 3787, 3790
Marine marchande, 2923
Marine et Pêcheries, 2722
Pêcheries (Inspecteurs et surveillants des), 3011
Poids et mesures, 2242, 2247
Service postal maritime entre le Canada et l'Angleterre, 1336, 1337, 1338
Service à vapeur entre Newcastle, Neguac et Escuminac, etc., 1352
Viandes et conserves alimentaires, 746, 747, 752, 753, 755, 756, 758

Mackie (Henry Arthur) (Edmonton-Est):
Arbitrage relatif aux émissions du Nord-Canadien (Ques.), 1261, 2236
Avance (L') de l'heure, 946, 947
Chemin de fer du Grand-Tronc, 1257
Chemins de fer (Modification de la loi des), 2732, 2733, 2734, 2735, 2741, 2742, 2743, 2744, 2746, 2747, 2748, 2749, 2750, 2751, 2752, 2753, 2754, 2766, 3063
Chemins de fer nationaux canadiens (Cie des) (Loi relative à), 1767, 1784, 1790, 1791, 1798, 1799, 1818, 1828
Charbon sur chemins de fer nationaux canadiens (Ques.), 3028
Chemin de fer Nord-Canadien (Les obligations du), 1260, 4395
— (Soumission pour du charbon au), 1991
Chemins de fer (Le sous-ministre des), (Ques.), 1261
Code criminel (Modification du), 4515, 4518, 4519
Crise industrielle dans l'Ouest, 2915
Discours du trône (Discussion du), 362, 368
Autocratie et démocratie, 367
Conférence de la paix (Représentation du Canada à la), 366
Education (Le gouvernement fédéral et l'), 366
Indemnité de guerre, 366
Insoumis à la loi du service militaire, 365
Langelier, magistrat, 365
Liberté, indépendance, 364
Ligue des nations, 362-363
Nation (Ce qui manque au Canada pour être une), 363
Québec et la loi du service militaire, 363
Régime fiscal, 364
Ecoles nationales neutres (Etablissement d'), 2531, 2535

Mackie (Henry Arthur)—*Fin.*
Grève de Winnipeg, 3987
Henry et Ferguson, 2133
Immigration (Modification de la loi d'), 1999, 2000, 2015, 2020, 2048, 2054
Logements (Aide à la construction de), 2648, 2649, 2659
Milice (Modification de la loi de la), 4124, 4126
Nationalité britannique, naturalisation, étrangers, 4417, 4419, 4420, 4421, 4423, 4424, 4427
Paix (Statut du Canada à la Conférence de la), 381
Pensions militaires, 4438, 4439, 4442, 4448
Postes (Département des), 2171, 4507, 4510, 4511
Routes (Amélioration des), 4580, 4582
Service civil (Réorganisation), 3042
Soldats (Etablissement des) sur des terres, 4001

Mackie (Herbert John) (Renfrew-Nord):
Pensions de la milice, 2875
Subsides (Pembroke), 2903
— (Appointements), 2913

Maclean (L'hon. A. K.) (Halifax):
Accidents du travail (Services de l'Etat), 738
Aéronautique (Direction de l'), 1945
— (Commission de contrôle de l'), 2139, 2150
Alcool contenu dans les médicaments, 676
Antilles (Relations commerciales avec les), 1592, 1593
Aviation (L') au Canada, 1391
— (Bases navales aériennes), 1592
Batterie royale à Seymour Narrows, 1013
Bouées sur la côte de l'Atlantique, 1992
Brevets d'invention (Modification du régime des), 3949, 4168, 4169
Budget, 3969, 3970, 3971, 3972, 3973, 3974, 3975, 3976, 3977, 3978, 3979, 3980, 3981, 3982, 3983, 3984, 3985
Bureau de placement (Subsides), etc., 2556 2557
Cabotage (Le) américain, 1152
— (Privilèges réciproques de), 1309
"Canada" (Le navire), 632, 778, 1391
Chalutiers canadiens, 778
— N° 30, 1013
— (Vente de), 784
Chemins de fer (Indemnités aux employés des) victimes d'accidents, 977, 979, 980, 981, 982, 983, 984
Chemins de fer (Modification de la loi des), 4094, 4095
Chemins de fer nationaux (Cie des), 1717, 1720, 1721, 1722, 1723, 1727, 1728, 1729

Maclean (L'hon. A. K.)—*Suite.*
Chiens de mer (Usines de réduction de), 1018
Combustible (Contrôleur du), 2236
Commission du combustible, 1592
— canadienne du commerce, 673
— du Service civil (Avancement d'un commis), 2550
— (Défense de la), 283, 304
Construction maritime du gouvernement (Programme de), 673
Crise industrielle dans l'Ouest, 2915, 2916
Destroyers (Achat de) et le commandant Ross, 915
Discours du trône (Discussion du), 283, 304
Commission du Service civil (Défense), 287, 304
Conférence de la paix, 283-284
Emprunts canadiens, 284, 287
Douanes et accise, 1001, 1002
Electricité (Unités de mesure d') (Projet de loi), 144, 744
Elévateurs de têtes de lignes, 916
Emprunts canadiens, 284, 287
Engrais chimiques, 1630, 1631, 2385, 2386, 2387, 2388, 2389, 2569, 2570, 2571, 2572, 2573
Entrepôt frigorifique sur navires, 918
Etoiles de bronze (Distribution d'), 627
Flotte (Grande) (Officiers canadiens dans la), 631
Fournitures des ministères, 3361, 3363
Fourrages (Achat de), 2552
Commerce (Notre) avec la France, 1140
"Gazette du Travail", 2556
Grains du Canada, 4086, 4087, 4088, 4094, 4096, 4097, 4104, 4109, 4111, 4112, 4222, 4233, 4244, 4245, 4246, 4247, 4248, 4249, 4250, 4251, 4252, 4253, 4255, 4259, 4537, 4827
Grain (Transport du) sur les Grands lacs, 625
Grèves au Canada, 646, 2234
Grève (La) d'ouvriers à Montréal, 1539
Grève (La) de Winnipeg, 2617, 2728, 3987, 3988
Guerre (Allocations de) à certains fonctionnaires, 3046, 3047, 3048, 3049, 3050
Guerre (Crédit de) (Ouverture d'un), 2264
Halifax (Explosion d'), 916
"Hochelaga" (Vapeur), 631, 1391
Houille consommée par les chemins de fer, 638
Hull (Différends industriels à), 3027
Iles de la Madeleine et Pictou (Service de vapeur entre les), 652, 653
Kingsmill (L'amiral), 1392
Journaux (Publication des noms des propriétaires de), 1627

Maclean (L'hon. A. K.)—*Suite.*
Journée (La) de huit heures, 2975
Kohn (Louis), 779
Londres (Mission canadienne à), 1988
"Lottie-Russell" (Le navire), 779
MacLennan (Le juge), 3027
Malaise industriel, 3173-3179
Margarine (Prix de la), 2295
Marine (Réserve de la) volontaire canadienne, 628, 629
Marine canadienne (Marins de Terre-Neuve dans la), 632
Marine (Conseils de guerre de la), 632
Marquage des récipients, 2446, 2447
Milice (Modification de la loi de la), 4130
"Mildred-McCol" (Le vaisseau), 779
"Montcalm" (Le vapeur), 1016
Navires de l'Etat, 1012
"One big Union", 2234
Ouvrière (Agitation), 2974, 2975, 3029
Paix (Conférence de la) (Présence des ministres à la), 283-284
Pêche du saumon, 969, 970, 971, 972
Pêcheries (Inspecteur en Colombie-Anglaise), 1593
Poids et mesures (Modification de la loi des), 989, 990, 991, 2240, 2241, 2243, 2244, 2246, 2247, 2248, 2249, 2250, 2251, 2389, 2390, 4168
Population du Canada (Chiffre de la), 642
Postes (Dépenses imprévues), 2550
Poisson (Inspection du), 985, 986, 987, 988, 989
"Prince George" (Le navire), 778
Privilèges réciproques de cabotage, 1255, 1309
Protection des côtes canadiennes, 777
Québec (Commission du port de), 626
Recherches scientifiques (Institut national des), 1627
Relations industrielles (Commission des), 3985
Roumanie (Crédit à la), 1153
Salaire minimum, 3030
Salvarsan (La vente du), 2235
Service civil (Réorganisation), 1617, 1618, 1621, 2391, 2393, 3031, 3036, 3040, 3042, 3044, 4072, 4073, 4219
Service de goélette entre Pictou, New-Glasgow et Mulgrave, 1354
Service naval (Recrues, etc., pour le), 675, 778, 780
Service de paquebots entre le Canada, l'Australie et la Nouvelle-Zélande, 1147, 1148
Service postal maritime entre le Canada et l'Angleterre, 1331, 1332, 1333, 1334, 1335, 1336, 1337, 1338, 1339, 1340, 1341, 1342, 1343, 1344, 1345
Service de vapeurs entre Baddeck et Iona, 1348, 1349, 1350

Maclean (L'hon. A. K.)—*Fin.*
— entre Froude's Point et Lockport, 1350
— Entre Grand-Manan et la terre ferme, 1351
— entre Halifax et la côte ouest du Cap-Breton, 1351, 1352
— entre Moncton et la côte ouest de Cumberland, 1353
— entre Petit Dégrat et Mulgrave, 1353
— entre Pictou, Mulgrave et Chéticamp, 1354
— entre Port Mulgrave, Saint-Pierre, Irish Cove, etc., 1354
Soldats (Etablissement des) sur des terres, 2559
— (Préférence à accorder pour fonctions de l'Etat aux), 1028, 1038, 1039
Spécialités pharmaceutiques et médicaments brevetés, 2167, 2168, 2586, 2587, 2588, 2590, 2591 2592, 2593, 2594, 2595, 2599, 2600, 2601, 3965, 3968, 4083, 4085
Spiritueux à bord des navires de la flotte, 1391
"Stadacona" (Le vaisseau), 779, 915
Stations de sauvetage, 631
Statistique (Modification de la loi de la), 144, 620, 624
Subsides (Finances), 4654, 4655, 4656, 4657, 4658, 4659
— (Intérieur), 4769, 4770, 4837, 4849, 4851, 4852
Sucre et sirop d'érable, 674
Tourteaux de coton (Achat de), 2552
"Tuna" (Le vapeur), 779, 1594
Viandes et conserves alimentaires, 744, 745, 746, 747, 749, 750, 751, 754, 755, 757, 758
Yukon (Modification de la loi du), 619

Maclean (Wm Findlay) (York-Sud):
Avance (L') de l'heure, 922, 926, 941, 942, 946, 947
Budget, 3819, 3826, 3831, 3835
Chambre des communes (Privilèges de la), 671
Chemins de fer (Modification de la loi des), 4291, 4292, 4293, 4295, 4299, 4302, 4303, 4304, 4319
Chemins de fer nationaux (Cie des), 1902, 1905, 1907, 1908
Cherté de la vie, 4465, 4468, 4473, 4477, 4482, 4483
Grand-Tronc-Pacifique (Nomination d'un séquestre), 702, 706
Poisson (Inspection du), 2188

MacNutt (Thomas) (Saltcoats):
Budget, 3702, 3704

McCoig (Archibald Blake) (Kent-Ouest):
Avance (L') de l'heure, 928, 929, 939
Bétail (Commerce du), 1633
Blé (Prix du), récolte de 1919, 4626

McCoig (Archibald Blake)—*Fin.*
Budget, 3736, 3738, 3739, 3740, 3741, 3742
Chemins de fer et Canaux, 1653
Chemins de fer (Modification de la loi des), 3230
Chemins de fer nationaux (Cie des), 2222, 2233
Discours du trône (Discussion du), 261, 264
Commissions, 263-264
Dégrèvements, 262
Libéraux unionistes (Attitude équivoque des), 261
Licenciement, 264
Logements ouvriers, 263
Personnel administratif, 264
Routes, 263
Engrais chimiques, 1631, 2571, 2573
Guerre (Paiement d'allocation de) à certains fonctionnaires, 3048
Margarine (Prix de la), 2294
Poids et mesures, 2248, 2249, 2251
Tribunal de commerce, 4662, 4663, 4664, 4667

McCrea (Francis N.) (Sherbrooke):
Avance (L') de l'heure, 961
Banques (Fusionnement des), 1137, 1138, 1139
Chemins de fer et Canaux, 3316
Chemins de fer nationaux (Cie des), 1929, 2198, 2199
Commission du commerce, 4713
Commission d'embellissement d'Ottawa, 4543
Edifices civils (Colombie-Anglaise), 2492
— (Ontario), 2487
Electricité et force motrice (Cies d'), 4744, 4745, 4746
Garantie des emprunts pour achat de grains de semence, 1072, 1074
Grand-Tronc-Pacifique (Nomination d'un séquestre pour la Cie du), 1198, 1199
Papier pour journaux, 4699, 4703, 4704, 4705, 4706, 4707, 4708, 4709
Routes (Amélioration des), 4558, 4568, 4569, 4573
Service postal maritime entre le Canada et l'Angleterre, 1337
Travaux publics (Subsides), 1314, 1318, 1322
Tribunal de commerce, 4676, 4677, 4678, 4679

McCurdy (F. B.) (Colchester):
Chemins de fer (Modification de la loi des), 4323
Employés civils (Nominations d'), 2137
Préférence à accorder aux soldats malades pour fonctions de l'Etat, 1019, 1020, 1040
Subsides (Travaux publics), 4774, 4775
Subsides, 4841, 4842, 4843 4844, 4845, 4846, 4847

McGibbon (Peter) (Muskoka):
Aéroplane (Traversée de l'Atlantique en), 2334
Affaires étrangères, 1101
Armée expéditionnaire canadienne, 642, 1557, 1572
Chemins de fer (Modification de la loi des), 2755, 2762
Discours du trône (Discussion du), 188, 192
Dette publique, 189-190
Eligibilité des femmes, 192
Laurier (Eloge de), 188
Loi électorale, 189
Pensions, 190
Ressources nationales, 190
Routes (Amélioration des), 191
Service de la santé publique, 191
Soldats (Exploits de nos), 192
— (Rétablissement dans la vie civile), 190
Victoire des alliés, 189
Divorce, 3919, 3930
Enseignement technique, 3305, 3945
Etrangers ennemis internés, 879
Euclid Hall à Toronto, 782
Fournitures des ministères, 3358
Grève de Winnipeg, 3988
Hygiène publique (Création d'un ministère), 1216, 1218, 1228, 1229, 1239, 1250, 1423, 1426, 1427, 1432, 1433
Industrie animale (Développement de l'), 3119
Jones (Général Guy Carleton), 642
Logements (Construction de), 2657
Malaise industriel, 3140
Médicaments brevetés (Voir *Spécialités pharmaceutiques*)
Milice (Modification de la loi de la), 4120
Milice et Défense (Subsides), 1978
Nationalité britannique, 3964
Noviciat de Guelph, 1274, 1292
Parkinson (Lieut-colonel), 1497
Pensions (Commission des) du Canada, 3193
Pensions militaires (Ques.), 1357
— (Modification de la loi des), 4324, 4325, 4326, 4329, 4330
Poids et mesures, 2242
Pratt (Le lieut-col.), 1260, 1263
Améliorations des routes, 4053
Santé des animaux, 3112
Service civil (Réorganisation), 3039, 3040
Soldats (Etablissement des) sur des terres, 3993, 3995, 3996, 4006, 4013, 4018, 4029, 4030, 4163
— (Rétablissement des) dans la vie civile, 2882, 2883, 2889, 2891, 3721, 4394
— totalement invalides, 1260
Soldes et allocations (Bureau des), 4144

McGibbon (Peter)—*Fin.*
Spécialités pharmaceutiques et médicaments brevetés, 2588, 2589, 2591, 2594, 2600, 2768, 3966, 3967, 4035

McGibbon (Peter Robert) (Argenteuil):
Agriculture (Subsides), 3087
Bétail et produits du bétail, 2155, 2156
Corps expéditionnaire (Administration du), 1560
Douanes de Lachute, 1014

McGregor (Alexander) (Pictou):
Commission (La) de l'enregistrement national (Ques.), 2235

McIsaac (James) (King) (I.P.-E.):
Budget, 3651, 3655
Chemins de fer et Canaux, 3321
Discours du trône (Discussion du), 258, 261
Conférence de la paix (Représentation du Canada à la), 259, 260
Guerre (Participation du Canada et de la flotte anglaise), 258-259
— (Problèmes d'après), 259
Immigration, 259
Reconstruction (Période de), 259
Divorce, 3919
Enseignement technique, 3939, 4037, 4288
Iles de la Madeleine et Pictou (Service de vapeur entre les), 652
Immigration (Modification de la loi de l'), 2054
Juges (Modification de la loi des), 2405, 4367, 4387, 4529
Liqueurs enivrantes, 2802
Marine et Pêcheries, 2719, 2721
Poisson (Sècherie de) à Souris, 1730, 3604
Ports et rivières en N.-E., 2900
Routes (Amélioration des), 4051
Service à vapeur entre Pictou et Montague, 1333
Souris (Sècherie de poisson à), 1730, 3604
Spécialités pharmaceutiques et médicaments brevetés, 2594
Subsides (Travaux publics), 4777

McKenzie (Daniel D.) (Cap-Breton-Nord et Victoria):
Aéronautique (Commission de contrôle de l'), 2140, 2148, 2150
Accidents du travail (Service de l'Etat), 737, 738
Affaire le Roi contre Bélanger, 1062, 1063
Affaires navales (Traitement du personnel), 2961, 2965, 2967, 2968, 2969
Agriculture (Subsides), 3082, 3083, 3097, 3098
Arpentage des terres domaniales, 967
Attentats aux mœurs, 4855
Avance (L') de l'heure, 1477

McKenzie (Daniel D.)—*Suite.*
Banques autorisées (Billets des) (Excédent de circulation), 662, 663
Bétail (Commerce du), 1632, 1634, 2151, 2152, 2154, 2156
Budget, 3543, 3620, 3638, 3759, 3780, 3797, 3839, 3847, 3854, 3856, 3857, 3969, 3970, 3971, 3972, 3973, 3979, 3980, 3981, 3982, 3983, 3984
Cabinet de guerre impérial, 377, 1084, 1100
Chambre (Travaux de la), 1114, 1393
Chemins de fer et Canaux (Subsides des), 1651, 1652, 1661, 1669, 1670, 1674, 1675, 3306, 3307, 3309, 3310, 3311, 3317, 3319, 3321
Chemins de fer (Modification de la loi des), 2729, 2731, 2733, 2734, 2735, 2737, 2739, 2741, 2744, 2745, 2746, 2752, 2757, 2759, 2763, 2764, 2765, 3219, 3227, 3233, 3244, 3248, 4292, 4294, 4295, 4320, 4321
Chemins de fer nationaux (Cie des), 1450, 1452, 1453, 1455, 1456, 1473, 1687, 1688, 1720, 1724, 1725, 1726, 1729, 1735, 1737, 1743, 1744, 1748, 1749, 1764, 1767, 1768, 1776, 1780, 1791, 1792, 1793, 1803, 1804, 1805, 1806, 1810, 1823, 1824, 1829, 1831, 1835, 1837, 1838, 1839, 1842, 1847, 1851, 1854, 1858, 1863, 1864, 1865, 1886, 1897, 1917, 1921, 1922, 1925, 1927, 1928, 1931, 1942, 1944, 2205
Chemins de fer de l'Etat (Différends ouvriers sur les), 1683
Chemin de fer de London à Port-Stanley, 1229
— Saint-Jean à Québec, 2678
Cherté de la vie, 4476, 4477, 4478, 4486, 4487, 4488
Chutes d'eau domaniales, 2628, 2630, 2631, 2632, 2633, 2634, 2635, 2636, 2637, 2640, 2641
Coalitions, monopoles, trusts et mergers, 4730, 4754, 4765
Code criminel (Modification du), 4512, 4518, 4519, 4520, 4524, 4613, 4614, 4825, 4826
Collège naval royal du Canada, 2970
Commerce canadien (Mesures préjudiciables au), 145
Commission du commerce, 4632, 4633, 4635, 4711, 4716, 4726, 4727, 4728, 4729, 4730
Commission d'embellissement d'Ottawa, 4402, 4403, 4538, 4541, 4543
Commission des fournitures, 3951, 3954, 3956, 3957
Construction maritime, 2299, 2313, 2348, 2351
Corps expéditionnaire, 1589, 1591
Crothers (Démission de l'hon. M.), 144
Courses de chevaux, 4626
Décrets du conseil (Prorogation des), 1628

McKenzie (Daniel D.)—*Suite.*
Différends ouvriers (Conférence pour régler les), 3030
Discours du trône (Discussion du), 23, 28
Démobilisation (Ministère de la), 24
Dépenses exorbitantes, 28
Désertion des campagnes, 25
Enseignement professionnel, 27
Hygiène publique, 27
Leader de la gauche (Election du), 23
Question ouvrière, 27
Routes (Construction des), 26
Soldats (Exploits de nos), 25
— réformés (Traitement des), 23
Suffrage (Extension du droit de), 25
Discours du trône (Rétablissement à l'ordre du jour de la discussion sur le), 414
Divorce, 3923, 3924, 3925, 3927, 3928, 3929, 3930, 4695, 4696
Douane (Réduction des droits de), 845, 848
Douanes et accise, 992, 994, 995, 996, 997, 998, 1002, 1003, 1004, 1005, 1007
Dragage (Petit-Bras-d'Or), 2905
Edifices civils (Colombie-Anglaise), 2491-92
— (Nouveau-Brunswick), 2477
— (Nouvelle-Ecosse), 2476
— (Ontario), 2485, 2486
— (Loyers, réparations et chauffage), 2497, 2498
Electricité et force motrice (Cies d'), 4749, 4950
Elections fédérales, 4788, 4789, 4790, 4813, 4814, 4816, 4818, 4819, 4820, 4821, 4822, 4823, 4824
Emeutes au camp de Kinmel, 481
Emprunt de 75 millions, 4351
— de 100 millions pour fins générales, 4396, 4397, 4400
Enseignement technique, 3295, 3297, 3304, 4035, 4037, 4038, 4040, 4042
Epiciers de gros, 2102, 2394, 3024
Faillites (Loi concernant les), 967, 2066, 2069, 2070, 2072, 2073, 2083, 2084, 2085, 2086, 2087, 2088, 2095, 2098 2361, 2363, 2365, 2366, 2367, 2368, 2369, 2372, 2373, 2375, 2376, 2377, 2378
Faillites (Bill concernant les), 2574, 2579, 2580
Finance (Loi provisoire de), 877
Fitzpatrick (Sir Ch.) (Remboursement de sommes payées à), 901, 904
Flint (Décès de M. Thomas B.), 1392
Fonds patriotique, 3877, 3878
Fournitures des ministères (Loi concernant l'achat des), 3326, 3357, 3358, 3359, 3361, 3362, 3364, 3366, 3367, 3368, 3369, 3370
Gendarmerie du Nord-Ouest (Subsides de la), 2413, 2414
Grand-Tronc-Pacifique (Nomination d'un séquestre), 690, 693, 694, 724, 725, 1159, 1171, 1182, 1188, 1189, 1190, 1191, 1193, 1198, 1205
Grève des pressiers, 325, 534
— de Winnipeg, 2728, 3371, 3459, 3606, 3722, 3879, 3985, 4072
Guerre (Ajournement du bill des mesures de), 2239
— (Paiement d'allocation de) à certains fonctionnaires, 3049
— (Ouverture d'un crédit de), 1395, 1399, 1411, 1413, 1417, 1418, 2258, 2280, 2283, 2285, 2289, 2290, 2291, 2320, 2321, 2328, 2330, 2341, 2342, 2346, 2445
Habitations à bon marché, 2668, 2670, 2671, 2675
Halifax (Maître du port d'), 2810, 2917
Houille consommée par les chemins de fer, 638
Hygiène publique (Ministère d'), 1215, 1216, 1232, 1234, 1238, 1240, 1244, 1248, 1252, 1420, 1422, 4537
Immigration (Subsides), 2685, 2687, 2693, 2694, 2695, 2696, 2697, 2704, 2708, 2711
— (Loi modifiant la loi de l'), 2011, 2037, 2038, 2044, 2046, 2048, 2051, 2056, 2057, 2059, 2061, 2063, 2381, 2382, 3341
— de sujets dangereux (Prohibition de l'), 806
Incendies (Prévention des), 1635, 1641, 1642, 1645, 1684
Indemnité de guerre au Canada (Paiement d'une), 812
Industrie animale (Développement de l'), 3116, 3122
— laitière (Subsides), 3104, 3106, 3110, 3111, 3112
Insectes destructeurs et autres (Subsides), 3103, 3104
Insoumis (Uniformité dans l'application des peines contre les), 1363, 1387, 1388, 2393
Intérieur (Subsides), 2158-59, 2161, 2168
Interprétation (Modification de la loi sur l'), 2413
Irrigation (Modification de la loi de l'), 660, 661
Juges (Modification de la loi des), 2407, 2409, 2411, 3078, 3080, 3082, 4382, 4391, 4524, 4530, 4597, 4598, 4827
Laurier (Décès de) 8, 10
Lewis (Affaire), 281
Ligue des nations (Constitution de la), 1435
Lin textile (La production du), 1612
Liqueurs enivrantes, 2768, 2772, 4285
Logements (Construction de), 2666
Malaise industriel, 3179, 3183

McKenzie (Daniel D.)—*Suite.*
Marine marchande, 2923, 2925, 3895, 3896, 4081
McCurdy (Démission de l'hon. M.), 144
Médical (Conseil) du Canada, 3370
Menées séditieuses, 3323
Milice et Défense (Subsides), 1967, 1981, 1987
Ministres (Les) devraient être députés aux Communes, 1045, 1047, 1049
Monnaie (Modification du titre des pièces de bronze), 666
Nationalité britannique, naturalisation, étrangers, 3721, 3964, 4421, 4422, 4424, 4425, 4426, 4427, 4428, 4429
Noviciat de Guelph, 1305, 1307
Oiseaux migrateurs, 2256, 2257
Ottawa (La grève du tramway), 4696
Ouvrière (Situation) à Winnipeg et Toronto, 3076
— (Agitation) et grèves de sympathie à Winnipeg, 2974
Papier pour journaux, 4697, 4698, 4700, 4710, 4828, 4829
Parcs et réserves forestières, 2397, 2398, 2399
Passages à niveau, 973
Pêche du saumon, 970, 971
Pêcheries (Inspecteurs et surveillants) des, 3010, 3012, 3014, 3019
— (Inspection de poisson mariné), 3020
— (Piscifactures, construction et entretien), 3024
Pensions (Guerre européenne et milice active), 3124, 3128
Pensions militaires (Modification de la loi des), 2872, 4170, 4179, 4339, 4340, 4341, 4342, 4343, 4349, 4352, 4361, 4430, 4438, 4439, 4449, 4452, 4455
Pilotage, 3289, 3291, 3292
Placers du Yukon, 657, 659
Poids et mesures (Modification de la loi des), 989, 990, 2240, 2243, 2245, 2247, 2249, 2250, 2251, 2389, 2390
Poisson (Inspection du), 986, 987, 988, 2187, 2188
Ports et rivières en N.-E. (Arisaig), 2895; (Boisdale), 2896; (East bay Beach), 2896; (Gabarus), 2896; (Nell's harbour), 2897; (Sand Pit), 2898; (Scotch Cove), 2898; (Yarmouth Bar), 2898
Port de Saint-Jean (N.-B.) (Commission du), 4462, 4493, 4494
Ports de Montréal et Québec, 3896, 3897
Poste (Bureau de) Therold, 1491
Postes (Grève de l'administration des), 3324
— (Nominations), 4507, 4508
— (Subsides), 2124, 2127, 2128, 2129, 2130, 2168, 2169, 2173, 2182, 2183, 2185

McKenzie (Daniel D.)—*Suite.*
Preuve (Loi sur la), 1442, 1444, 1445, 1446, 1447
Privilèges de la Chambre des communes, 671
Publication agricoles (Service des), 3114, 3115, 3116
Québec (Ports et rivières), 2903, 2905
Read (Joseph) (Eloge de) décédé, 1256
Rééducation professionnelle des soldats, 1057, 1058
Règlement de clôture, 1873
Relations industrielles (Commission des), 3985
Revenu de l'Intérieur, 1650-51
Routes (Amélioration des), 762, 773, 774, 4566, 4590, 4593
Santé des animaux, 3113
Séances du mercredi, 1152
— du samedi, 3508
Séduction des filles mineures, 2252
Semences (Garantie des emprunts), 1075, 1080, 1081
Service civil (Réorganisation), 1621, 1622, 1623, 3034, 3035, 3044, 3045
Service militaire (Peines appliquées aux insoumis et déserteurs), 75, 4392
Service postal maritime entre le Canada et l'Angleterre, 1334, 1335, 1336, 1341, 1345
Service de vapeurs entre Baddeck et Iona, 1345, 1348
Sièges vacants, 1681
Soldats (Etablissement des) sur les terres, 3995, 3997, 4002, 4003, 4013, 4014, 4017, 4018, 4020, 4023, 4026, 4027, 4028, 4029, 4030, 4031, 4032, 4033
— (Enseignement professionnel), 2891
— (Rétablissement des) dans la vie civile), 2891, 28893
Spécialités pharmaceutiques et médicaments brevetés, 3965, 3968
Statistique (Modification de la loi de la), 622, 623, 624
Subsides (Affaires indiennes), 4830, 4831, 4833, 4834, 4843, 4847, 4852, 4853
— (Finances), 4636, 4637, 4648, 4649, 4651, 4652, 4654, 4655, 4656
— (Intérieur), 4768, 4769, 4770
— (Lignes télégraphiques et téléphoniques en N.-E., câble téléphonique), 2910
— (Marine et Pêcheries), 2712, 2713, 2714, 2716, 2720, 2723, 2724
— (Travaux publics), 1314, 1324, 1330
— (Alberta), 2490
— (Port de Saint-Jean), 2460, 2461, 2463, 2464
— (Port de Toronto), 2467, 2469, 2471, 2472, 2475, 2476

McKenzie (Daniel D.)—*Fin.*
Tarif douanier (Modification du), 4156
Taylor (Mort du sénateur), 921
Terres domaniales (Résolution), 1154
Terres fédérales (Drainage), 667, 670, 4406, 4409, 4412
Titres honorifiques (Abolition des), 1526, 1527, 1531, 2729, 2818
Traité de paix, 3607, 2294
— (Demandes d'exemplaires du), 4393
Tribunal de commerce, 4691, 4692, 4694
Troupes d'outre-mer (Administration des), 2983
Vancouver (Avance pour le port de), 3881, 3883, 3884, 3887, 3893, 4164, 4166, 4167, 4168
Viandes et conserves alimentaires, 754, 757, 3113
Yukon (Modification de la loi du), 617, 619

McLean (Hugh Havelock) (Royal):
Faillites (Loi concernant les), 2073, 2074, 2076, 2078, 2085, 2087, 2088, 2089, 2090, 2096, 2097, 2098, 2099, 2100

McMaster (Andrew Ross) (Brome):
Affaires extérieures (Subsides), 1083, 1084, 1088, 1090, 1091, 1092, 1094, 1095
Affaires navales (Subsides), 2968, 2969
Agriculture (Subsides), 3085, 3089, 3091, 3096, 3097
Assèchement des terres domaniales, 741, 742
Budget, 3288, 3373, 3391, 3535, 3536, 3570, 3865, 3866, 3867, 3876
Chemins de fer (Modification de la loi des), 2731, 2744, 3228, 3229, 3232, 3239, 3240, 3263
Chemins de fer nationaux (Cie des), 1450, 1451, 1458, 1469, 1689, 1698, 1702, 1714, 1720, 1722, 1723, 1727, 1728, 1762, 1764, 1768, 1771, 1774, 1786, 1787, 1788, 1882, 1886, 1899, 1902, 1933, 2201, 2203
Chutes d'eau domaniales, 2620, 2633, 2634, 2636, 2637, 2638, 2639
Coalitions, monopoles, trusts et mergers, 4754
Code criminel (Modification du), 4512, 4514, 4515, 4516, 4518
Commission du commerce, 4710, 4712, 4713, 4715, 4722, 4723
Commission des fournitures du service administratif, 4609
Construction maritime (Programme de), 2353, 2354, 2356
Corps expéditionnaire (Administration du), 1558
Discours du trône (Discussion du), 34, 42
Bolchévistes, 37-38
Canadian Official Record 39
Elections en temps de guerre (Loi des), 35

McMaster (Andrew Ross)—*Suite.*
Gouvernement par décret en conseil, 38
Gouvernement de parti et gouvernement d'union, 39
Guerre (Ses causes), 34
Harmonie et unité nationales (Nécessité), 36
Impôt sur le revenu, 35
Ligue des nations, 34
Question ouvrière, 36
Situation financière, 35
Soldats morts au champ d'honneur (Sympathies aux parents des), 34
Soldats canadiens en Sibérie, 38
Tarif (Nécessité de son remaniement), 39, 41
Dominion Iron & Steel (Projet de fusion de la) avec la Nova Scotia Steel and Coal, 2443
Droits de douane, 828, 842
Edifices publics du Canada (Appareils, fournitures et ameublement), 2611, 2612
— (Eclairage au gaz et à l'électricité ponts et chemins compris), 2601-02
— (Loyers), 2614, 2615, 2616
— (Préposés aux ascenseurs), 2601
Edifices civils (Nouveau-Brunswick), 2479
— (Ontario), 2485, 2486
— (Québec), 2486, 2482, 2483
— général, les drapeaux, 2494
Elections fédérales, 4821, 4823, 4824
Electricité et force motrice (Cies d'), 4748
Employés de chemins de fer (Indemnités aux) victimes d'accidents, 977, 982, 983
Engrais, 2386, 2387, 2388, 2389
Faillites, 2068, 2069, 2077, 2078, 2079, 2080, 2092, 2093, 2094, 2362, 2364, 2365, 2368, 2369, 2370, 2371, 2372, 2376, 2378
Fournitures des ministères (Loi concernant l'achat des), 3352, 3353
Garantie des emprunts pour achat des grains de semence, 1078, 1082
Grains du Canada, 4111, 4250, 4251
Grand-Tronc-Pacifique (Nomination d'un séquestre pour la Cie du), 1173, 1187, 1198, 1204
Hygiène publique (Création d'un ministère d'), 1215, 1422, 1424, 1429, 1430, 1431
Immigration (Modification de la loi d'), 2060, 2061, 2062, 2063, 2382, 2384
Insoumis (Uniformité dans l'application des peines contre les), 1366
Jeunes délinquants, 1439
Juges, 4525, 4596, 4598
Liqueurs enivrantes, 2790, 2792
Logements (Construction de), 2647, 2648, 2651, 2652, 2655, 2659, 2661
Marquage des récipients, 2446

McMaster (Andrew Ross)—*Suite.*
Milice (Modification de la loi de la), 4113, 4116
Ministres (Les) devraient être députés aux Communes, 1047, 1053
Navires pourvus d'appareils de radiotélégraphie, 650
Nova Scotia Steel and Coal Co. (Voir *Dominion Iron and Steel*)
Or (Interdiction de l'exportation de l'), 1145
Ottawa (Réfection, matériel, neige et entretien des routes et ponts), 2603, 2604, 2605, 2606, 2607
Papier pour journaux, 4700
Pêcheries (Inspecteurs et surveillants des), 3012
Pensions militaires (Modification de la loi des), 4174, 4180, 4181, 4436, 4446, 4447, 4448
Placers du Yukon, 658, 659, 660
Poids et mesures, 2240
Port de Saint-Jean (N.-B.), 4494, 4495
Rideau-Hall (Améliorations, mobilier, entretien, etc.), 2609, 2610
Routes (Améliorations des), 4546, 4564
Séduction des filles mineures, 2253, 2254, 2255
Service postal maritime entre le Canada et l'Angleterre, 1331, 1333, 1338, 1339, 1342
Service de vapeurs entre Baddeck et Iona, 1348
Soldats (Etablissement des) sur des terres, 4160
Stations de quarantaine (Entretien), 2611
Subsides (Chemins de fer), 4778, 4783
— (Finances), 4639, 4640, 4643, 4644, 4647, 4648, 4649, 4651, 4652, 4653, 4654, 4657
— (Intérieur), 2157, 2165, 2166, 2168, 4194, 4195, 4770, 4835, 4838, 4847, 4848, 4852, 4853
— (Milice et Défense), 1970, 1985
— (Travaux publics), 1311, 1319, 1320, 1322, 1326, 4771, 4772, 4774, 4775, 4776, 4777, 4778
— (Alberta), 2488
— (Eclairage), 2612
— (Loyers, ameublement de), 2601
— (Service de téléphone), 2611
— (Port de Toronto), 2470, 2471, 2472
Tarif douanier (Modification du), 4151, 4153, 4155, 4156, 4157, 4158
Taxe de guerre sur le revenu, 4134, 4135, 4138, 4139, 4140
Titres honorifiques (Abolition des), 1521, 1527
Titres et décorations, 2825, 2826, 2827, 2841
Tracé des voies ferrées, 2620

McMaster (Andrew Ross)—*Fin.*
Tribunal de commerce, 4681, 4684, 4689, 4690, 4691, 4692, 4693, 4694
Troupes d'outre-mer (Administration des), 2986
Viandes et conserves alimentaires, 746, 747
Yukon (Modification de la loi du), 619

McQuarrie (Wm Garland) (New Westminster):
Avance (L') de l'heure, 939
Chemins de fer (Codification de la loi des), 3607
Chemins de fer (Modification de la loi des), 3051, 3071, 3223, 3264, 4214, 4218, 4288, 4289, 4298, 4299
Chemins de fer nationaux (Cie des), 1695
Discours du trône (Discussion du), 436, 453
Cherté de la vie, 450
Chemins de fer de la Colombie-Anglaise (Quatre), 442
Commission du Service civil, 450
Ecoles techniques, 449
Fraser (Le fleuve), 439
Hygiène publique, 449
Immigration, 450
Impôt sur le revenu (Perception de l'), 447
Japonais en Colombie-Anglaise, 444-5-6
Laurier (Hommage à la mémoire de), 437
Loyalistes (Sentiments), 436-437
Ministres (Absence des) et utilité de leur présence au Congrès de la paix, 438
— Important qu'ils visitent les provinces éloignées, 439
Nord-Canadien (Chemin de fer) en Colombie-Anglaise, 441, 443
Ouvriers agitateurs, 452-453
Pêcheries de la Colombie-Anglaise, 443, 447
Routes (Amélioration des grandes), 448
Soldats anciens combattants, 453
— canadiens (Hommage aux), 437
Guerre (Paiement d'allocation de) à certains fonctionnaires, 3049
Pêcherie (Inspecteur en Colombie-Anglaise), 1593
Routes (Amélioration des), 4048
Soldats (Etablissement des) sur des terres, 4001

Maharg (John Archibald) (Maple-Creek):
Budget, 3644, 3771, 3779, 3827, 3829, 3830, 3833, 3834, 3837, 3841, 3845, 3846
Commission du commerce, 4721, 4722
Discours du trône (Discussion du), 551, 562
Agriculteurs (Programme politique d'), 553-554
Blé (Débouchés pour notre), 558, 560
Elections en temps de guerre (Loi des), 551-552

Maharg (John Archibald—*Fin.*
Laurier (Hommage à), 551
Ministres (Nécessité de leur présence à la Conférence de la paix, 551
Politique de parti, 551-552
Prohibition, 552
Routes, 552
Saskatchewan (Situation de la classe agricole dans la), 560-561
Soldats (Rétablissement des) dans la vie civile, 552
Tarif (Réforme du), 555, 558
Elections fédérales, 4805, 4806, 4807, 4810, 4811
Enseignement technique, 4036
Faillites, 2093
Garantie des emprunts pour achat de grains de semence, 1077, 1078, 1082
Grains (Modification de la loi des), 4088, 4098, 4104, 4105, 4106, 4107, 4108, 4109, 4110, 4111, 4229, 4234, 4235, 4236, 4237, 4238, 4250, 4251, 4252, 4254, 4255
Obligations de l'Etat (Produit de la vente des) (Ques.), 1015
Pensions militaires (Modification de la loi des), 4180, 4361
Routes (Amélioration des), 4043, 4044, 4055, 4063, 4069, 4070
Soldats (Etablissement des) sur des terres, 3993, 4012, 4013, 4017, 4024, 4025, 4027, 4028, 4160
Subsides (Chemins de fer), 4783
Tarif douanier (Modification du), 4156, 4158
Taxe sur bénéfices du commerce (Ques.), 1015
Vancouver (Port de), 3888, 3890, 4165

Manion (Robert James) (Fort-William et Rainy-River):
Avance (L') de l'heure, 956
Budget, 3411, 3416, 3980
Chemins de fer et Canaux (Subsides), 3321
Chemins de fer nationaux (Cie des), 1880, 1881, 1882
Construction maritime (Programme de), 2356, 2357
Corps expéditionnaire (Administration du), 1585-86
Discours du trône (Discussion du), 18, 23
Bolchévisme (Menace de), 21
Esprit national canadien (Opportunité de son développement), 23
Guerre (La), 19
— Commandes du bureau impérial des munitions, 20
— (Construction maritime en vue de), 20
— (Contributions aux œuvres de), 20
— Enrôlements et pertes, 20
— (Finances de), 20

Manion (Robert James)—*Fin.*
— Hauts faits de l'armée canadienne, 19
— Héroïsme du soldat et de sa femme, 21
Immigration (Nécessité d'un contrôle), 22
Ressources du Canada, 21
Restauration et conciliation (Œuvre de), 22
Service d'hygiène publique, 22
Soldats (Rétablissement des) dans la vie civile, 19, 20, 21
Soldats tombés (Hommage aux), 21
Suffrage féminin, 22
Edifices fédéraux (Loyers), 2614
Enseignement technique, 3938
Fitzpatrick (Sir Ch.) (Remboursement de sommes payées à), 906
Gendarmerie du N.-O. (Subsides), 2425, 242
Grains (Modification de la loi des), 4089, 4090, 4091, 4092, 4093, 4099, 4103, 4105, 4106, 4107, 4253, 4254
Hygiène publique (Création d'un ministère d'), 1224, 1227, 1242, 1248, 1249, 1424, 1429, 1431, 1432
Pensions militaires, 2874, 3126, 3127, 3128, 4352, 4356, 4363, 4437
Service civil (Réorganisation), 3030
Soldats (Etablissement des) sur des terres, 4008
— invalides (Préférence à accorder aux) pour fonctions de l'Etat, 1023
Spécialités pharmaceutiques et médicaments brevetés, 2599, 2601, 3965, 3966, 3967, 4085
Subsides (Travaux publics), 2440
Titres et décorations, 2833, 2834, 2857

Marcil (L'hon. Ch.) (Bonaventure):
Antilles (Relations commerciales avec les), 1592
Cabotage (Privilèges réciproques de), 1309
Chemins de fer nationaux (Cie des), 1739, 1746, 1748, 1751, 2222
Chemin de fer Québec et Oriental, 630
Cherté de la vie, 4465, 4469, 4472
Jeunes délinquants, 1437, 1439
Matapédia (Aqueduc) (Ques.), 777
— (Pont de la), 644
— (Grande route de la vallée de la), 1730
Nationalité britannique, naturalisation, étrangers, 4413, 4414, 4419, 4427
Navires de l'Etat (Employés sur les), 635
New-Carlisle (Receveur de la poste de), 759
Ostréiculture, 635
Pêcheries (Contrôle des), 635
Pensions militaires (Modification de la loi des), 4331, 4335, 4355, 4358, 4359, 4362
Port Daniel-Ouest (Homarderie), 635

Marcil (L'hon. Ch.)—*Fin.*
Rééducation professionnelle dans la province de Québec (Ques.), 1009
Réserve indienne de Restigouche, 635
Routes (Amélioration des), 4583
Service civil (Classement du personnel), 636, 644
Service postal à Carleton (P.Q.) (Ques.), 759
Troupes d'outre-mer (Administration des), 2988
Vancouver (Avance pour le port de), 3881

Marcile (Joseph-Edmond) (Bagot):
Enregistrement national (Ques.), 1115, 1357
— (Service de l'), 2395

Marshall (David) (Elgin-Est):
Avance (L') de l'heure, 939
Poids et mesures, 2244

Martin (Peter Francis) (Halifax):
Marine marchande, 2925

Mayrand (Hormisdas) (Maskinongé):
Protection des côtes canadiennes (Ques.), 777
Réserve de la marine volontaire canadienne, 628

Meighen (L'hon. Arthur) (ministre de l'Intérieur):
Alberta septentrional (Terrains pétrolifères de l'), 4220
Amirauté (Cour d') de Montréal, 1496
Arpentage des terres domaniales, 967
Attentats aux mœurs, 4798, 4855, 4856
Avance (L') de l'heure, 1477, 1486, 1487
Aviation (Corps royal d'), 1493
Boudreault (Benjamin), 1495
Broderick (Divorce), 1494
Budka (Accusations contre l'évêque), 675
Chemins de fer nationaux (Cie des), 1451, 1468, 1475, 1691, 1692, 1705, 1719, 1720, 1721, 1724, 1726, 1732, 1734, 1735, 1736, 1737, 1738, 1739, 1741, 1742, 1743, 1744, 1745, 1746, 1747, 1748, 1749, 1750, 1751, 1752, 1753, 1764, 1765, 1766, 1767, 1768, 1769, 1773, 1774, 1776, 1777, 1778, 1779, 1780, 1786, 1787, 1788, 1789, 1790, 1791, 1792, 1793, 1794, 1796, 1797, 1798, 1800, 1801, 1837, 1839, 1840, 1865, 1873, 1882, 1888, 1889, 1925, 1926, 1927, 1928, 1929, 2230, 2231
Chemin de fer (Concessions de terres à des compagnies de), 1013
— (Zone des), 5, 617
Cherté de la vie, 4472, 4484, 4486, 4487, 4488
Chômage, 918
Chutes d'eau domaniales, 2620, 2621, 2622, 2623, 2624, 2625, 2626, 2627, 2629, 2630, 2631, 2632, 2633, 2634, 2635, 2636, 2637, 2638, 2639, 2640, 2641, 2642

Meighen (L'hon. Arthur)—*Suite.*
Clemens (Le juge), 3194
Coalitions, monopoles, trusts et mergers, 4730, 4731, 4732, 4750, 4753, 4754, 4755, 4756, 4757, 4758, 4761, 4762, 4763, 4764, 4765
Code criminel, 4286, 4511, 4512, 4513, 4514, 4515, 4518, 4519, 4523, 4825, 4826
Commission du commerce, 4627, 4628, 4710, 4711, 4712, 4715, 4716, 4717, 4718, 4719, 4720, 4721, 4722, 4723, 4724, 4725, 4726, 4727, 4728, 4729, 4730
Commutations de peines, 786
Conscription (Coût de la) dans le district nº 4, 1495
Décrets du conseil (Prorogation des), 1628
Discours du trône (Discussion du), 535, 542
Elections en temps de guerre (Défense de la loi des), 537, 539
Liberté de parole, 542
Premier ministre (Sa présence à la Conférence de la paix), 539, 541
Politique de parti, 536
Titres honorifiques (Attitude du premier ministre), 537
Divorce (Juridiction des cours suprêmes de l'Ouest en matière de), 4694, 4696
Doukhobors (Exposition des), 2131
Ennemis internés au Canada, 1784
Enregistrement (Frais d') dans le comté de l'Islet, 1017
Epiciers en gros, 2394
Fitzpatrick (Sir Ch.) (Remboursement de sommes payées à), 888, 891
Gibson (Le major), 920
Grand-Tronc-Pacifique (Nomination d'un séquestre pour la Cie), 1156, 1189, 1190, 1191, 1193, 1194, 1195, 1196, 1197, 1198, 1199, 1200, 1202
Grève de Winnipeg, 3985, 3988
Guerre (Ajournement du bill des mesures de), 2239, 2240
— (Mesures de), 1914, 2187
Incendies (Prévention des), 1635, 1636, 1637, 1638, 1640, 1642, 1643, 1646, 1648, 1684
Indiens, 4323
Internement des sujets ennemis et traitement des soldats, 789, 792
Interprétation (Modification de la loi d'), 2040, 2413, 3082
Irrigation (Modification de la loi d'), 660, 661, 727
Jeunes délinquants, 1007, 1436, 1437, 1438, 1439, 1440, 1441, 3985
Juges (Modification de la loi des), 2405, 2406, 2407, 2409, 2410, 2411, 2412, 2413, 3077, 3078, 3079, 3080, 3082, 4213, 4214, 4286, 4365, 4368, 4371, 4374, 4375, 4376, 4382, 4383, 4385, 4386, 4387, 4388, 4389, 4390, 4391, 4392, 4524, 4525, 4526, 4527,

Meighen (L'hon. Arthur)—*Suite.*
4528, 4531, 4532, 4533, 4595, 4596, 4597, 4598, 4826, 4827
Lamontagne (Yvette), 2235
Lévis (L'aqueduc de la ville de), 1866
Lewis (Affaire), 281
Libération sur parole, 4219
MacLennan (Juge F. S.), 1115
Magistrature (Vacance dans la), 1813
Malaise industriel, 3162, 3170
Mennonites (Immigration des), 1308
Montréal (Bureau du registraire à) (Ques.), 1011
Noviciat de Guelph, 1274, 1277, 1278, 1279, 1280, 1282, 1306, 1307
Oiseaux migrateurs (Modification de la loi sur les), 2256, 2257
Parcs et réserves forestières, 1865, 2397, 2398, 2399, 2400, 2401, 2402, 2403, 2404, 2405, 3076, 3198, 3199, 3200, 3201
Pensions militaires, 4182, 4186, 4190, 4191, 4192
Pétrolifères (Concessions de terrains) (Voir aussi *Rivière de la Paix*), 2292
Placers du Yukon, 657, 660
Police fédérale, 1068, 1496, 2235
Département des postes (Discussion du projet de loi concernant certaines nominations du), 4505, 4507, 4508
Poursuites pour vente d'alcool, 918
Preuve (Loi sur la), 1436, 1441, 1442, 1443, 1444, 1445, 1446, 1447
Règlement de clôture, 1873
Relations industrielles (Commission des), 1489
Réserve Saint-Pierre, 1116
Rivière de la Paix (Terrains pétrolifères du district de la), 4287. (Voir aussi *Pétrolifères*)
Saint-Laurent (Endiguement du), 921
Séduction des filles mineures, 1781, 2252, 2253, 2254, 2255
Seigneurie (La) de Fraser, 918
Semence (Garantie des emprunts pour achat de grains de), 1067, 1068, 1069, 1070, 1071, 1072, 1073, 1074, 1075, 1077, 1078, 1079, 1080, 1081, 1082, 1083
Service militaire (Loi du) 75, 674, 675, 919, 1116
— Demandes d'exemption du), 1150
— (Les insoumis du), 919, 1008, 1359, 1362, 1363, 1374, 1375, 2041, 2292, 2393, 4393
— (Loi du) à Hull, 1356
— (Exécution de la loi du) dans le comté de Wright, 2503, 2504, 2505
— (Paiements pour) à d'autres que les soldats, 1358,
Soldats (Etablissement des) sur des terres, 883, 918, 1115, 3991, 3992, 3993, 3994, 3995,

Meighen (L'hon. Arthur)—*Fin.*
3996, 3997, 3998, 3999, 4000, 4001, 4002, 4003, 4005, 4006, 4007, 4008, 4009,, 4011, 4012, 4013, 4014, 4015, 4016, 4017, 4018, 4020, 4022, 4023, 4024, 4025, 4026, 4027, 4028, 4029, 4030, 4031, 4032, 4033, 4034, 4035, 4159, 4160, 4161, 4162, 4163, 4222
Soldats (Vote des) outre-mer, 1496
Subsides (Affaires indiennes), 4830, 4831, 4832, 4833, 4834, 4835, 4836
— (Intérieur), 4193, 4194, 4195, 4196, 4197 4198, 4199, 4200, 4201, 4202, 4203, 4204, 4205, 4206, 4207, 4208, 4809, 4210, 4211, 4212, 4213, 4765, 4767, 4768, 4769
Taber (Région d'irrigation du), 4363, 4364, 4365
Taschereau (Alleyn), 3193
Terrains pétrolifères, 965. (Voir aussi *Pétrolifères* et *Rivière de la Paix*)
Terres (Concession de) aux divers cultes, 784, 2568
Terres domaniales (Assèchement des), 74, 667, 670, 739, 740, 741, 742, 743, 744
— (Arpentage des), 74, 966, 967
— (Modification de la loi des), 1154, 4405, 4406, 4407, 4408, 4409, 4410, 4411, 4412, 4215
Terres affectées aux écoles, 884
Ti-Noir Desjardins, 783
Tribunal de commerce, 4686, 4687, 4688, 4689, 4690, 4691, 4692, 4693, 4694
Tribunaux d'exemption (Frais des), 2500
Vétérans (Etablissement des), sur des terres, 2391. (Voir aussi *Soldats*) (*Etablissement sur des terres*)
Yukon (Modification de la loi du), 5, 617, 620

Mewburn (Major général S. C.) (ministre de la Milice):
Aéronautique (Insignes pour les membres du service de l'), 675
— (Commission de contrôle de l'), 2143, 2144, 2145, 2146, 2148
Armée expéditionnaire canadienne (Malades de l'), 642
— (Enrôlement dans l'), 3026
Armée permanente (Projet de création d'une), 3603
Armurerie (L') Ross, 1014
Aviation (Subsides), 4853
Blondin (L'hon. P. E.), 1866
Bruce (Le rapport), 1540
Censure des câblogrammes, 883
Commission des fonds régimentaires, 3025
Commission des fournitures du service administratif, 4608, 4609

Mewburn (Major général S. C.)—*Suite.*
Corps expéditionnaire (Administration du), 1551, 1552, 1553, 1554, 1556, 1557, 1558
— canadien (Prisonniers du), 1117
— de Sibérie, 1263
Currie (Sir Arthur) (Proclamations de), 632
Démobilisation, 1009, 1869, 4696
Discours du trône (Discussion du), 331, 345
Archives, trophées, souvenirs de guerre, 343
Brigade canadienne française, 344
Concorde et harmonie (Importance de les faire régner au pays), 331
Démobilisation, 334, 337, 339
Insignes, décorations, 340, 342
Laurier (Hommage à), 331
Sibérie (Expédition de), 331, 333
Dossiers égarés, 1150
Emeutes au camp de Kinmel, 327, 328
— de Witley, 3606
Enrôlements à Hull et dans les comtés de Pontiac et de Wright, 628
Enrôlements dans la force expéditionnaire canadienne, 641
Gardes impériales, 2868
Gordon (G. W.) major honoraire, 1496
Gregory (Wm T.), 627
Grève de Winnipeg, 2867
Guerre (Crédit de), 2263, 2266, 2267, 2268, 2330, 2332, 2339
Hart (James I.), 627
Hull (Salle d'exercice militaire à), 1262
Jones (Général Guy Carleton), 642
Keddy (Le Dr O. B.), 2914
Kent House (Emplacement de), 1014
Laferrière (Alban) capitaine, 3265
Lainages (Exportation de), 881
L'heureux (Le major Napoléon), 1016
Lévis (La société de tir de), 1260
Marlow (Le col. F. W.), 3194
Milice (Comptes de la), 2293
— (Ministère de la) gratifications, 2554
— (Modification de la loi de la), 4112, 4113, 4115, 4118, 4120, 4131, 4132, 4133, 4148
Musée des peintures canadiennes commémoratives de la guerre, 1263
Noviciat de Guelph, 1270, 1273, 1274, 1286
Parent (Dr Rufus H.), 1260
Pariseault (Lieutenant), 919
Parkinson (Lieut.-col.), 1497
Pensions de la milice (Modification de la loi des), 2053, 2806, 2807, 2868, 2869, 2870, 2871, 2872, 2873, 2874, 2875
Piché (Lieutenant-colonel), 625
Pratt (Lieutenant-colonel), 1260, 1263
"Princesse Patricia" (Arrivée à Ottawa de l'infanterie légère), 572

Mewburn (Major général S. C.)—*Fin.*
Procès militaires en Angleterre, 2043
Québec (Hôpital militaire de), 880
Rapatriement de marins canadiens du service impérial, 2082
Rapatriement des fils de cultivateurs, 2042
Recrutement (Dépenses afférentes au), 1011
Service militaire d'outre-mer (Dépenses du), 2915
— (Loi du) (Application à Hull), 1356
— (Comté de Richmond), 1010; (Comté de Wolfe), 1011
— (Exécution), 1254
— (Réfractaires au), 1369, 1371, 4392
— (Conscrits), 1010
Sibérie (Armée expéditionnaire de), 1496
Soldats (Allocation aux familles des), 673
— (Emprisonnement d'un), 1490
— canadiens (Prétendu emprisonnement des) en Sibérie, 4147
— en France (Congés), 282, 283
— en Irlande, 885
— atteints d'influenza (Traitement des), 880
— canadiens inhumés en France (Tombes des), 345
— totalement invalides, 1260
— (Libération ou congé à des) à Halifax, 1782
— (Médailles de service aux), 919
— canadiens (Débarquement à Portland des), 677
— (Prêts usuraires à des), 1014
— rapatriés (Lieu de débarquement des), 2506
— (Rétablissement des) dans la vie civile, 2890
— canadiens en service à l'étranger, 1357
— (Translations des corps des), 1149
Spiritueux pour corps expéditionnaire canadien en Sibérie, 881
Starrar (Hall) du corps expéditionnaire canadien, 643
Subsides (Finances), 4656, 4657
— (Milice et Défense), 159, 1967, 1968, 1970, 1971, 1973, 1974, 1976, 1977, 1978, 1979, 1980, 1981, 1982
Toronto (Hôpital central de), 881
Troupes canadiennes à Sainte-Lucie, 641
Troupes d'outre-mer (Administration des), 3008
Vingt-deuxième bataillon (Démobilisation du), 1681

Michaud (Pius) (Victoria) (N.-B.):
Accidents du travail (Services de l'Etat), 738
Chemin de fer (Indemnités aux employés de) victimes d'accidents, 981

Michaud (Pius)—*Fin.*
Chemins de fer nationaux (Cie des), 1756, 1894, 1895
Commission des fournitures, 3954
Discours du trône (Discussion du), 173, 175
Capital et travail, 173
Chemins de fer, 174
Guerre (Problèmes d'après), 173, 174
Laurier (Eloge de), 173
Routes (Amélioration des), 174
Soldats tués à la guerre (Soin des veuves et enfants des), 173
Tarif et l'agriculture (Le), 174
Edifices civils (Nouveau-Brunswick), 2480
Immigration (Subsides), 2680, 2682, 2702
Liqueurs enivrantes, 2796, 2797
Logements (Construction de), 2661
Milice (Modification de la loi de la), 4116
Soldats (Etablissements des) sur des terres, 4000
— invalides (Préférence à accorder pour fonctions de l'Etat aux), 1038
— (Rétablissement du) dans la vie civile, 2887
Subsides (Intérieur), 4210
Viandes et conserves alimentaires, 756

Middlebro (Wm Sora) (Grey-Nord):
Aéronautique (Commission de contrôle de l'), 2144
Blé exportable, 1867
Budget, 3464
Chemins de fer (Modification de la loi des), 4317
— (Séances du comité des), 1945
Commission du commerce, 4720
Construction maritime (Programme de), 2353
Faillites, 2080, 2086, 2363, 2364, 2378
Finances du Dominion (Recettes et dépenses) (Ques.), 1264
Fitzpatrick (Sir Ch.) (Remboursement de sommes payées à), 904
Grains (Modification de la loi des), 4236
Incendies (Prévention des), 1639, 1640, 1643
Liqueurs enivrantes, 2779
Pacifique-Canadien, 3344
Population des villes et provinces, 1594
Séduction des filles mineures, 2251, 2252, 2254, 2255
Titres et décorations, 2728
Tribunal de commerce, 4688

Molloy (John Patrick) (Provencher):
Budget, 3439, 3445, 3795, 3797
Entrée des Huttéristes au Canada, 1434
Industrie animale (Développement de l'), 3118, 3119, 3121
" Montmagny" (Le vapeur), 1678
Parcs et réserves forestières, 3200

Molloy (John Patrick)—*Fin.*
Réserve (La) Saint-Pierre (Ques.), 1116, 1618
Santé des animaux, 3113
Viandes et conserves alimentaires, 3113

Morphy (Hugh Boulton) (Perth-Nord):
Aéronautique (Nomination d'une commission de contrôle de l'), 2139
Affaires extérieures (Subsides), ministère des, 1098, 1106
Affaires navales (Subsides), traitement du personnel, 2944
Affaire le Roi contre Bélanger, 1060
Bétail et produits du bétail (Loi relative au), 2151
Budget, 3475, 3600, 3765
Chemins de fer (Modification de la loi des), 2734, 2738, 2739, 2742, 2743, 2744, 2745, 2747, 2751, 2756, 2757, 2758, 3215, 3230, 3238, 3241, 3258, 3259, 3261
Chemins de fer nationaux (Cie des), 1733, 1734, 1795, 1847, 1851, 1908, 1910, 2225. (Voir aussi *Grand-Tronc* et *Grand-Tronc-Pacifique*)
Chemin de fer (Indemnités aux employés de) victimes d'accidents, 984
Coalitions, monopoles, trusts et mergers, 4756, 4759, 4760
Code criminel (Modification du), 4515, 4516, 4517, 4826
Commission des fournitures, 3951, 3952
Commission d'embellissement d'Ottawa, 4538, 4540, 4543
Douanes et accise, 1003
Elections fédérales, 4721, 4823, 4824
Enseignement technique, 4041
Faillites (Loi concernant les), 2090, 2096, 2097, 2099, 2100, 2101, 2378
Fitzpatrick (Sir Ch.) (Remboursement de sommes payées à), 905
Grains (Modification de la loi des), 4098, 4101, 4107, 4108, 4109, 4110, 4111, 4225, 4226, 4235
Grand-Tronc (Loi concernant le), 1256
Grand-Tronc-Pacifique (Nomination d'un séquestre pour la Cie du), 7199
Guerre (Allocation de guerre à certains fonctionnaires) (Subsides), 3046, 3047
Guerre (Crédit de), 2267
Hygiène publique (Création d'un ministère d'), 1209, 1218, 1251
Immigration (Modification de la loi de l'), 1958, 2032, 2033, 2034
Juges (Modification de la loi des), 4374, 4378, 4379, 4527, 4528
Liqueurs enivrantes, 2795, 2796
Logements (Construction de), 2654, 2655, 2661, 2662, 2671
Milice (Modification de la loi de la), 4116

Morphy (Hugh Boulton)—*Fin.*
Nationalité britannique, naturalisation, étrangers, 4415, 4416, 4426
Pêcheries (Inspecteurs et surveillants), 3011
Pensions militaires (Modification de la loi des), 2806, 4331, 4333, 4337, 4343, 4347, 4350, 4351, 4359, 4360, 4361, 4362, 4363, 4435, 4451, 4452
Placers du Yukon, 660
Poids et mesures, 2242
Recherches scientifiques, 4622
Routes (Construction des grandes), 772, 819, 820, 4054, 4586
Soldats invalides (Préférence à accorder pour fonctions de l'Etat aux), 1035, 1037, 1039, 1040
Soldats (Etablissement des) sur des terres, 3992, 3993, 3994, 3999, 4030, 4031, 4032, 4034
Soldat (Rétablissement du) dans la vie civile (Appointements), 2877, 2878, 4841
Service intérieur (Réduction et réorganisation du), 1621
Service militaire (Uniformité dans l'application des peines contre les insoumis), 1385, 1386, 1387
Spécialités pharmaceutiques et médicaments brevetés, 2593
Subsides (Finances), 4643, 4645, 4646, 4655, 4656
— (Intérieur), 2164
— (Travaux publics), 2438, 2439, 4775
Taschereau (Alleyn) (Ques.), 3193
Taxe de guerre sur le revenu, 4136, 4137
Terres domaniales, 4410, 4411
Troupes d'outre-mer (Administration), 3006

Mowat (Herbert Macdonald) (Parkdale):
Aéronautique (Commission de contrôle de l'), 2146, 2147
Canal de la baie Georgienne, 1123, 1123
Chemins de fer (Modification de la loi des), 2732, 2733, 2736, 2737, 2750, 2751, 2756, 3201,, 3211, 3238, 3263, 3423, 4299, 4300, 4302, 4310, 4317
Commission du commerce, 4720, 4721, 4722, 4727, 4729
Divorce, 3923, 3926, 3928
Electricité et force motrice (Cies d'), 4747, 4748
Exécutions capitales (Usage de l'électricité pour les), 2040
Faillite, 2070, 2072, 2078, 2088, 2092, 2093, 2097, 2099, 2372, 2375
Incendies (Prévention des), 1643
Juges, 2411, 3079
Milice (Modification de la loi de la), 4128
Nationalité britannique, 3963
Service civil (Réduction et réorganisation du), 1619

Mowat (Herbert Macdonald)—*Fin.*
Soldats (Etablissement des) sur des terres, 4158, 4159
Subsides (Milice et Défense), 1972, 1984
Villages-jardins pour soldats, 794, 800, 801

Murphy (L'hon. Ch.) (Russell):
Ajournement de Pâques, 922
Bruce (Le rapport), 4220
Bruce-Nord (Election de), 2134
Budget, 3288, 3400
Canal de la baie Georgienne, 1118, 1123
Chambre (Travaux de la), 1152
Chemins de fer (Loi modifiant la loi des), 4292
— (Indemnités aux employés de) victimes d'accidents, 978, 979
Cherté de la vie, 4465
Chutes d'eau domaniales, 2621, 2624
Code criminel (Modification du), 4286
Commerce canadien (Mesures préjudiciables au), 119, 239, 326
Commission d'embellissement d'Ottawa, 4539
Construction maritime, 2298, 2300, 2302, 2348
Crise industrielle dans l'Ouest, 2915, 2916
Doukhobors (Expropriation des) en Colombie-Anglaise, 2131
Elections fédérales, 4817, 4824
Emeutes au camp de Kinmel, 327, 328, 372, 481
Entrevue avec lord Shaughnessy, 677
Grand-Tronc-Pacifique (Nomination d'un séquestre pour la Cie du), 1163, 1174, 1175
Grève à l'Imprimerie de l'Etat, 326, 414
— de Winnipeg, 3197
Immigration de sujets dangereux (Prohibition de l'), 806
Marlow (Le col. F. W.) (Ques.), 3194
Menées séditieuses (Loi contre les), 3422
Noviciat de Guelph, 1281
Ouvrière (Agitation), 2974, 2975, 3030
Passages à niveau (Suppression des), 728
Poids et mesures (Modification de la loi des), 990
Pratt (Lieut.-col.) (Déclaration du) visant le Haut commissaire à Londres, 676
Rapatriement des fils de cultivateurs, 146
Rivière de la Paix (Terrains pétrolifères), 4287
Séances de la Chambre le mercredi soir, 965
Semence (Garantie des emprunts pour achat de grains de), 655, 1067, 1073
Service civil (Le) et la réorganisation des services administratifs, 3031, 3032
Service de santé de l'armée canadienne (Rapport Jenkins), 372

Murphy (L'hon. Ch.)—*Fin.*
— militaire (Allégations du général Smart), 534
Soldats (Service de santé du rétablissement des), 3371, 3606
— condamnés aux travaux forcés, 1067, 1207
— (Rétablissement des) dans la vie civile, 4394
Statistique (Modification de la loi de la), 622
Terres domaniales (Assèchement des), 741, 742, 743
Troupes d'outre-mer (Administration des), 2976, 2983, 2992, 2993, 2994
Viandes et conserves alimentaires, 746

Myers (E. T. W.) (Kindersley):
Agriculture (Fermes expérimentales), 3103
Blé de 1919 (Récolte de), 3605, 3988
Budget, 3660, 3665
Construction maritime (Programme de), 2358
Industrie animale (Développement de l'), 3117, 3118

Nesbitt (Edward Walker) (Oxford-Nord):
Avance (L') de l'heure, 935
Banques (Fusionnement des), 1137
Budget, 3491, 3681, 3688, 3864
Cabinet de guerre impérial, 379
Chemins de fer (Modification de la loi des), 2733, 2737, 2738, 2740, 2741, 2742, 2747, 2753, 2755, 2757, 2763, 2766 3213, 3261, 3262
Chemins de fer nationaux (Cie des), 1457, 1743, 1788
Cherté de la vie, 4469, 4472
Chutes d'eau domaniales, 2634, 2636
Coalitions, monopoles, trusts et mergers, 4730
Commission du commerce, 4712, 4713, 4714, 4715, 4720
Commission des fournitures du service administratif, 4603
Elections fédérales, 4818
Electricité et force motrice (Cies d'), 4735
Faillites, 2092, 2096, 2098
Fitzpatrick (Sir Ch.) (Remboursement de sommes payées à), 909
Fournitures des ministères (Achat des), 3335
Grand-Tronc-Pacifique (Nomination d'un séquestre), 721, 722
Hygiène publique (Création d'un ministère), 1210, 1430, 1433
Immigration (Modification de la loi d'), 2029, 2030, 2031, 2045, 2047, 2048
Liqueurs alcooliques, 2452, 2454
Malaise industriel, 3149

Nesbitt (Edward Walker)—*Fin.*
Nationalité britannique, naturalisation, étrangers, 4274
Passages à niveau (Suppression des), 729, 731, 973, 974
Pensions militaires (Modification de la loi des), 4348, 4350
Pensions de la milice (Modification de la loi des), 2807, 2872
Placers du Yukon, 658
Semence (Garantie des emprunts pour l'achat de grains de), 654, 655
Soldats (Rétablissement des) dans la vie civile, 2878, 2883, 2884
Terres fédérales (Drainage des), 670
Tribunal de commerce, 4667, 4668, 4683

Nicholson (Donald) (Queen) (I.-P.-E.):
Juges (Modification de la loi des), 4526, 4529, 4530

Nicholson (George Brecken) (Algoma):
Avance (L') de l'heure, 954
Chemins de fer et Canaux (Subsides), 3321
Chemins de fer (Modification de la loi des), 2729, 2740, 2763, 2764, 3074, 3075
Chemins de fer nationaux (Cie des), 1456, 1462, 1466, 1467, 1468, 1469, 1472, 1474, 1895, 1897
Cherté de la vie, 4219, 4464, 4465, 4467, 4488, 4489
Coalitions, monopoles, trusts et mergers, 4733, 4734
Commission des fournitures du service administratif, 4606
Corps expéditionnaire (Administration du), 1587, 1588, 1589
Discours du trône (Discussion du), 149, 155
Bolchévisme, 151
Capital et travail (Rapports), 150, 151
Chemins de fer, 150
Commissions, 152
Démobilisation et rapatriement, 149
Guerre (Participation de nos soldats à la), 154
Logements ouvriers, 150
Loi électorale, 151
Médecins désignés par la commission de rapatriement, 151
Ministres (Visite en Europe), 153
Pau (Visite du général), 152
Régime douanier, 150
Unité nationale, 149
Douanes et accise, 998
Edifices fédéraux (Loyers), 2615
Fournitures des ministères, 3336, 3337, 3357
Grand-Tronc-Pacifique (Nomination d'un séquestre), 713, 716, 1180, 1188
Immigration (Modification de la loi de l'), 2025, 2029, 2030, 2031, 2045, 2064

Nicholson (George Brecken)—*Fin.*
Liqueurs enivrantes, 2784
Parcs et réserves forestières, 3199
Pensions militaires (Modification de la loi des), 4443
Petit-Courant (Dragages au),
Poids et mesures (Modification de la loi des), 991
Postes (Réforme de la loi postale), 2106, 2122
— (Nominations), 4508
Rapatriement de marins canadiens du service impérial, 2082
Service militaire (Uniformité dans l'application des peines contre les insoumis du), 1384, 1385
Soldat (Rétablissement du) dans la vie civile),
Titres et décorations, 2835, 2857
Tribunal de commerce, 4661, 4662, 4663, 4664

Nickle (Wm Folger) (Kingston):
Budget, 3847, 3854, 3866, 3873
Cabotage (Le) américain, 1152
— (Privilèges réciproques de), 1255
Chemins de fer (Modification de la loi des), 3233, 3234, 3235, 3237, 3238, 3239, 3240, 3241, 3242, 4217, 4218, 4310, 4311, 4313, 4314, 4322
Chemin de fer Pacifique-Canadien, 3922
Code criminel (Modification du), 4522, 4523, 4524
Commission d'embellissement d'Ottawa, 4540
Divorce, 1729, 3900 à 3916, 3919, 3923, 3924, 3925, 3926, 3927, 3928, 3930
Fitzpatrick (Sir Ch.) (Remboursement de sommes payées à), 894, 900, 901, 903
Grains (Modification de la loi des), 4226, 4227, 4248
Grand-Tronc-Pacifique (Nomination d'un séquestre), 698, 706, 713, 1200
Immigration (Modification de la loi d'), 2025
Journaux de la Chambre (Fusion des), 3422, 3423
Malaise industriel, 3151, 3155
Milice (Modification de la loi de la), 4114, 4117, 4131, 4132
Passages à niveau (Suppression des), 731
Pensions de la milice (Modification de la loi des), 2870, 2872, 2873, 2874, 2875, 4331, 4334, 4335, 4336, 4337, 4338, 4339, 4340, 4341, 4342, 4343, 4344, 4345, 4346, 4347, 4350, 4351, 4355, 4357, 4358, 4359, 4360, 4362, 4363, 4439, 4440
Recherches scientifiques (Institut National des), 1627

Nickle (Wm Folger)—*Fin.*
Routes (Amélioration des), 4054, 4574, 4576
Séduction des filles mineures, 2251, 2252, 2253
Service militaire (Uniformité dans l'application des peines contre les insoumis du), 1387, 1390
Soldats invalides (Préférence à accorder pour fonctions de l'Etat aux), 1026, 1033, 1038
Soldats (Rééducation professionnelle des), 1056, 1057
Titres et décorations, 1497, 1507, 1513, 1535, 1536, 1537, 2498, 2728, 2812, 2828, 2829, 2858, 2859, 2860, 2861, 2862
Tribunal de commerce, 4680, 4681, 4682, 4683, 4684, 4685, 4686
Troupes d'outre-mer, 2988, 2991

Orateur (M. l') (L'hon. Edgar N. Rhodes):
Amendement (Proposition d') (Modification permise seulement du consentement unanime de la Chambre), 2858
Avance (L') de l'heure (motion McCoig conforme au règlement), 939
Clôture du débat par le motionnaire, 912, 4489
Codification de la loi des chemins de fer (Conférence libre avec le Sénat), 4291, 4292, 4298, 4302, 4305, 4306, 4319, 4323
Comité (Composition d'un) sur les titres et décorations, 1535, 1538
— (Nomination d'un), relève de la Chambre et non d'un comité de celle-ci, 1705
— (Il n'est pas permis de faire allusion aux faits soumis avant que le rapport soit déposé), 3724
— (Rapport d'un) doit guider la Chambre, 4469, 4476, 4477
— (Motion pour adoption d'un rapport de), 2837
— spécial (Une demande de renvoi à un) ne peut être agréée que du consentement unanime de la Chambre, 972
Commission d'économie interne, 4, 630
Débat antérieur de la même session (Il n'est pas permis d'y revenir), 2617, 3006
Décorum (Le) parlementaire interdit les accusations de fraude, 1376
— l'imputation de motifs déshonorants à des collègues, 1385
Deuxième lecture d'un projet de loi (Discussion permise seulement sur le principe qu'il consacre), 1442
Discours du trône (Rétablissement à l'ordre du jour de la discussion sur le), 1, 414

Orateur (M. l')—*Suite.*
Explication sur un fait personnel, le député doit s'en tenir à une simple dénégation, 2083
Foran (J. K.), 633
Français (Nécessité de l'impression du texte) préalablement à la délibération de tout projet de loi, 1436
Inscription au hansard d'un document qui n'a pas été lu à la Chambre, 1870
Interruptions (Un député ne peut poser une question qu'avec la permission du député qu'il interpelle), 2544
— Le député qui a la parole ne peut être interrompu que pour un rappel au règlement ou pour lui poser une question avec son consentement, 1386
Journaux à la salle de lecture des Communes, 879
Juges distingués des magistrats, 2504, 2926
Langage non parlementaire, 1292
Lecture (La) d'un article de journal interdite, 1434
— (La) d'un article de journal commentant la déclaration d'un député n'est pas permise, 3710
— du discours interdite, 122
— d'un document dénonçant le gouvernement interdite sous forme de question, 1393
— (Document inséré au hansard sans), 1870
— de documents interdite; en début de séance, seules des questions d'urgence peuvent être soulevées, 1782, 1783
— d'une lettre comportant un blâme pour le gouvernement interdite par le règlement, 282
— d'un témoignage interdite devant un comité de la Chambre, 3738
Motion (Un seul sujet par), 1141, 1142, 1143
Orateur (Le député doit s'adresser à l'), 3182
Orateurs du Sénat et de la Chambre des Communes (Frais de résidence et de service), 2550, 2551
Ordre du jour (Seulement les questions se rattachant à d'importantes mesures administratives doivent être posées à l'appel de l'), 331
— (Un débat sur la conduite du gouvernement ne saurait être soulevé sur appel de l'), 372
Pertinence (Il n'est pas permis de dévier du sujet principal du débat), 1381, 1387
— (La Chambre des communes n'a pas à s'occuper de questions soulevées

Orateur (M. l')—*Fin.*
préalablement dans d'autres législatures), 1141, 1143
Préambule (L'examen du) d'une loi se fait après délibération des articles, 1689
Privilège (Question de), 1008
Privilèges de la Chambre des communes, 670, 671
Procédure relative aux questions et réponses, 677
Prohibition (Message du Sénat sur la), 4635
Question (Le droit de poser une) ne comporte pas celui de lire un document ou d'engager une discussion, 1539, 2503
Quorum (Tour de parole perdu quand le débat prend fin faute de), 415
Réponse aux questions (Procédure), 676
Retrait de la proposition Hughes au sujet des incidents du noviciat de Guelph, 1307
— McCurdy au sujet de la préférence à accorder aux soldats invalides, 1040
Sénat (Communication d'une dépêche du) belge au président du Sénat canadien, 2038, 2039
— (Amendement fait par le) au projet de modification du Code criminel, 4855
Suspension des séances de la Chambre pendant les délibérations d'une conférence avec les délégués du Sénat, 4094, 4095
Titre (Proposition pour l'adoption de) ne peut être discutée, 2445
Urgence (Il n'y a pas) quand le fait n'est pas de date récente, 1141, 1143

Orateur suppléant (M. l') (G. H. Boivin):
Codification de la loi des chemins de fer (Conférence libre avec le Sénat) amendement McQuarrie rejeté, 4214, 4218
— Amendement Reid adopté, 4217, 4219, 4315
Compte rendu des débats (Droit de le citer), 311
Dépôt de documents (Privilège du leader de la Chambre), 1627
Droit de discuter la motion principale et l'amendement en même temps, 2840
Interruptions (Député qui a la parole ne peut être interrompu), 1562
— ne sont pas permises quand la Chambre ne siège pas en comité, 1218
— et conversations n'ont pas de raison d'être, 2989
Pertinence (La discussion, à propos du projet de réponse à l'adresse, d'un objet inscrit au feuilleton est interdite), 198
Ruthènes (Discussion de la déclaration de M. Richardson au sujet des), 2038

Orateur suppléant (M. l')—*Fin.*
Sénat (Comité spécial du) pour s'enquérir de la navigabilité et des ressources de la baie d'Hudson, 2620

Papineau (Louis-J.) (Beauharnois):
Buste du premier ministre, 2138, 2395
Change (Le) (Ques.), 2236
Contrôleur (Le) du combustible (Ques.), 2236
Guerre (Allocation de) à certains fonctionnaires, 3050
Hygiène publique (Création d'un ministère de l'), 1248, 1254, 1420
Réseau du Nord-Canadien (Ques.), 1258
Subsides (Intérieur), 4769, 4770
Terrains pétrolifères (Concession de) Ques.), 2292

Pardee (Frederick F.) (Lambton-Ouest):
Alberta-Saskatchewan Life Insurance Co., 4071
Avance (L') de l'heure, 954
Budget, 3676, 3681
Chemins de fer (Modification de la loi des), 3252, 3254
Fournitures des ministères, 3327
Juges, 3078
Logements (Construction de), 2657
Marine marchande (Modification de la loi de la), 4073, 4074

Parent (George) (Québec-Ouest):
Chemins de fer de l'Etat (Frais d'exploitation des), 2562, 2563, 2566
Chemins de fer nationaux (Cie des), 1876, 1887
Chutes d'eau domaniales, 2626, 2639
Discours du trône (Discussion du), 562, 566
Gaspillage des fonds publics, 565, 566
Habitations à bon marché, 563
Insoumis à la loi du service militaire (Traitement des), 566
Laurier (Hommage à la mémoire de), 562
Québec (Sentiments de la province de), 566
Ressources naturelles (Exploitation de nos), 564
Routés, 563
Sibérie (Expédition de), 566
Situation financière, 565
Soldats (Rétablissement des) dans la vie civile, 562, 563
Documents parlementaires, 2561
Dragage, 2904, 2905
Eclairage, 2612, 2613
Faillites, 2099, 2100
Fournitures des ministères, 3359
Immigration (Modification de la loi de l'), 3343

Parent (George)—*Fin.*
Marine marchande (Modification de la loi de la), 2923
Nationalité britannique,, 3962
Parcs et réserves forestières, 2403
Pau (Général) (Dépenses relatives à la visite du), 2561
Saint-Charles (Travaux sur la rivière), 2904
Service postal maritime entre le Canada et l'Angleterre, 1338
Soldat (Rétablissement du) dans la vie civile), 2879, 2884, 2885, 2886, 2887
Soldats (Etablissement des) sur des terres, 2559
Subsides (Grosse-Ile, quarantaine), 2900; (Ile d'Orléans), 2901
— (Marine et Pêcheries), 2720, 2722
— (Travaux publics), 2441
Vapeurs "Lady Evelyn" et "Princess", 3818

Peck (Lieutenant-colonel Cyrus Wesley) (Skeena):
Chemins de fer (Modification de la loi des), 4292
Colombie-Anglaise (Saumon et flétan de la), 1595
Corps expéditionnaire (Administration du), 1542, 1559
Démobilisation par unités, 337
Discours du trône (Discussion du), 481, 492
Cambrai (Prise de), 482, 485
Currie (Sir Arthur), 485, 486
Currie (Colonel John A.), 487
Dépense des chefs commandant les troupes canadiennes, 482
Démêlés avec certains officiers militaires anglais, 487, 489
Démobilisation, 489
Grand-Tronc-Pacifique (Rachat et exploitation par l'Etat), 491
Laurier (Hommage à la mémoire de), 482
Mons, 485
Rhyl (Emeutes survenues à), 487, 488, 490
Soldats (Union et esprit de corps des), 491
Massett (C.-A.) (Quai à), 628
Milice et Défense (Subsides), 1977
Pensions militaires (Modification de la loi des), 4326, 4330, 4332, 4333, 4436, 4446, 4449
Soldats canadiens inhumés en France (Tombes des), 346
— (Etablissement des) sur des terres, 3995, 4015

Pedlow (Isaac Ellis) (Renfrew-Sud):
Arthurs (James) député, 2767

Pedlow (Isaac Ellis)—*Suite.*
Assurances (Cies d'), 4134
Blé (Marché du), 1782, 1783
Budget, 3486, 3540, 3832, 3843, 3847, 3848, 3856, 3859, 3860, 3867
Chemins de fer (Modification de la loi des), 4321
Chemins de fer nationaux (Cie des), 1455, 1456, 1467, 1472, 1705, 1725, 1849, 1850, 1893, 1926, 1927, 2216, 2218, 2227
Coalitions, monopoles, trusts et mergers, 4730, 4731, 4732, 4733, 4734, 4750, 4751, 4752, 4753
Commission des fournitures du service administratif, 4604
Commission d'embellissement d'Ottawa, 4405, 4542
Crédit de guerre (Ouverture d'un), 1404, 1405, 1415, 1416
Discours du trône (Discussion du), 193, 202
Finances (Etat de nos), 199, 200
Gouvernement unioniste, 197, 198
Guerre (Fin de la), 194
Laurier (Eloge de), 193
Libéraux unionistes, 197
Programme du parti libéral, 198, 199
Soldats (Traitement des), 195, 196
Tarif, 201
Draper (P. M.), 4145
Edifices publics (Appareils, fournitures et ameublement), 2613
— (Eclairage), 2613
— (Loyers), 2614
— (Colombie-Anglaise), 2491, 2492
— (Ontario), 2487
— (Stations agronomiques), 2496, 2497
Electricité et force motrice (Cies d'), 4749
Enseignement technique, 3305, 3306, 4038, 4039, 4040, 4041
Faillites, 2579, 2580
Fournitures des ministères, 3337, 3338
Guerre (Crédit de) voir *Crédit de guerre*
Habitations à bon marché, 2673, 2674
Halifax (Maître de port d'), 2919
Immigration (Modification de la loi de l'), 2012, 2029
Incendies (Prévention des), 1636, 1643
Industrie animale (Développement de l'), 3123, 3124
Industrie laitière, etc., 3108, 3112
Insectes destructeurs et autres fléaux, 3104
Inspection du poisson mariné, 3020
Jour d'actions de grâces, 1355
Nationalité britannique, naturalisation, étrangers, 3961, 4279, 4280, 4414
Papier pour journaux, 4698, 4699, 4700
Pensions militaires (Modification de la loi des), 4346, 4347, 4353, 4354, 4356, 4357, 4359, 4360, 4361, 4443

Pedlow (Isaac Ellis)—*Fin.*
Poids et mesures, 970, 2243, 2244, 2246, 2247, 2248, 2249, 2250
Port des lettres, 4785
Publications agricoles, 3116
Rideau-Hall (Améliorations, mobilier, entretien, etc.), 2610
Routes (Améliorations des), 4567
Service militaire (Uniformité dans l'application des peines contre les insoumis du), 1363
Service de paquebots entre le Canada, l'Australie et la Nouvelle-Zélande, 1147
Service postal maritime entre le Canada et l'Angleterre, 1334
Soldats (Etablissement des) sur des terres, 4007, 4015, 4016, 4017, 4024, 4025, 4027, 4030, 4033, 4034, 4163
Spécialités pharmaceutiques et médicaments brevetés, 2595, 3965, 3966, 3968
Subsides (Chemins de fer et Canaux), 3308, 3309, 3310
— (Finances), 4646, 4647
— (Intérieur), 2167, 4200, 4211, 4212
— (Postes), 2177, 2179, 2181, 2184, 2185
Taxe de guerre sur le revenu (Modification de la loi de la), 4136, 4137, 4139, 4140, 4141
Toronto (Port de), 2470, 2475
Troupes d'outre-mer (Administration des), 2989, 2994
Viandes et conserves alimentaires, 3113

Pelletier (François-Jean) (Matane):
Achat de bois au comté de Matane (Ques.), 1264
Chemins de fer nationaux (Cie des), 1910, 1911
Discours du trône (Discussion du), 409, 413
Agitation d'après guerre, 409
Cherté des subsistances, 410
Elections en temps de guerre (Loi des), 411
Immigration, 411
Insoumis à la loi du service militaire, 412
Laurier (Hommage à la mémoire de), 409
Soldats (Rétablissement des) dans la vie civile), 411
Industrie laitière, agricole, etc., 3108
Malaise industriel, 3143
Marine marchande (Modification de la loi de la), 2925
Pilotage, 3291
Titres et décorations, 2840

Power (Charles G.) (Québec-Sud):
Affaires extérieures, 1102, 1103, 1104, 1105, 1107
Argue (Le major), 3196
Armurerie (L') Ross (Ques.), 1014

Power (Charles G.)—*Suite.*
Avance (L') de l'heure, 959
Chemins de fer et Canaux (Subsides des), 1654, 1655, 1672
Chemins de fer (Modification de la loi des), 3068
Chemins de fer nationaux (Cie des), 1694, 1699, 1704, 1728, 1748, 1756, 1757, 1764, 1856, 1881, 2226
Corps expéditionnaire (Administration du), 1582-85, 1591
Corps (Le) expéditionnaire de Sibérie (Ques.), 1263
Cours martiales outre-mer, 3604
Démobilisation (Indemnité de), 1867
Ecoles nationales neutres (Etablissement d'), 2543
Edifices civils (Ontario), 2486
— (Québec), 2484
Edifices du ministère de la Marine à Québec (Ques.), 1264
Emeutes au camp de Kinmel, 3603
Engrais, 1631
Fiset (Le docteur Michel), 1867
Gare du Pacifique-Canadien, 3722
Grand-Tronc-Pacifique (Nomination d'un séquestre pour la Cie du), 1187
Gregory (Wm T.), 626
Grèves au Canada, 646
Guerre (Allocation de) à certains fonctionnaires, 3048
Hôpital central de Toronto (Ques.), 881
Hôpital militaire de Québec (Ques.), 880
Hygiène publique (Création d'un ministère de l'), 1243, 1244, 1252, 1253
Immigration (Modification de la loi d'), 2031, 2032, 2033, 2034
Incendies (Prévention des), 1635, 1636, 1640
Installations terminales de Québec (Outillage), 3603
Lac St-Joseph (Hôtel du), 3195
Malaise industriel, 3155, 3162
Milice et Défense (Subsides), 1967, 1968, 1970, 1971, 1973, 1974, 1975, 1980, 1981
Nationalité britannique, naturalisation, étrangers, 4426
Officiers (Allocation d'habillement aux), 1730
Pensions militaires (Modification de la loi des), 2873, 4439, 4444, 4446, 4447, 4448, 4449, 4453
Piché (Lieutenant-colonel), 625
Prêts usuraires à des soldats (Ques.), 1014
Produits forestiers (Laboratoire des), 3195
Québec (Bureau de placement de), 1867
— (Edifice de la Marine à), 1495
Réponses données à des questions, 677
Service civil (Annonce des positions vacantes dans le), 2138

Power (Charles G.)—*Fin.*
Soldats atteints d'influenza (Traitement des), 880
— canadiens en service à l'étranger, 1357
— rapatriés (Lieu de débarquement des), 2505, 2506
— (Rétablissement des) dans la vie civile (Subsides), 2885, 2889, 2890
Stuart (Gustave) (Propriété léguée par), 629
Tir (La société de) de Lévis (Ques.), 1260
Troupes (Administration des) d'outre-mer, 2980, 2981, 2983, 2984, 2985, 2987, 2990, 2992
Vingt-deuxième bataillon (Démobilisation du), 1681

Prévost (Jules-Edouard) (Terrebonne):
Canal de la baie Georgienne (Ques.), 879
Commission des pensions (Employés), 637
Corps (Le) expéditionnaire canadien, 4144
Discours du trône (Discussion du), 542, 551
Bénéfices industriels et l'impôt, 548
Canadiens français (Leur exclusion du pouvoir), 549, 550
Cherté de la vie, 544, 546
Dette nationale, 544
Gouvernement unioniste, 543, 550
Laurier (Hommage à), 542
Rapatriement (Médecins nommés par la commission de), 549
Régime fiscal, 546, 547
Enregistrement national (Ques.), 1116, 1356
— (Personnel de l'), 1496
Impôt sur le revenu (Exemptions, juges, ministres), 637, 638
Journaux à la salle de lecture des Communes (Ques.), 330, 878
Soldats canadiens français tués à l'ennemi, 673
Tribunaux d'exemption (Frais des), 1494, 2500

Proulx (Edmond) (Prescott):
Agriculture (Subsides), 3093
Avance (L') de l'heure, 1477
Budget, 3593, 3595, 3651
Canal de la baie Georgienne, 1123
Chemins de fer (Modification de la loi des), 4321
Chemins de fer nationaux du Canada (Ques.), 1258
Code criminel (Modification du), 4523
Commission d'embellissement d'Ottawa, 4540, 4543
Currie (Proclamation de sir Arthur), 632
Douanes et accise, 991
Ecoles nationales neutres (Etablissement d'), 2511

Proulx (Edmond)—*Fin.*
Edifices civils (Colombie-Anglaise), 2493
Elections fédérales, 4785, 4687
Faillites, 967, 2090, 2378, 2576, 2577, 2581
Fitzpatrick (Sir Ch.) (Remboursement de sommes payées à), 888, 890, 891, 892
Hanna (Emplacement de ville de), 1595
Hart (James I.), 627
Hygiène publique (Création d'un ministère d'), 1229, 1234, 1235, 1236, 1249
Immigration et Colonisation (Subsides), 2548, 2549
Information publique (Service de l') (Ques.), 759
Juge en chef (Allocation au), 4852
Juges (Modification de la loi des), 2411, 3081, 4379, 4380, 4381, 4388, 4527, 4532, 4597
Nord-Canadien (Terres du) à Fort-William (Ques.), 918
Orateurs du Sénat et de la Chambre des communes (Frais de résidence et de service), 2550, 2551
Pont entre Hawkesbury et Grenville, 2907, 2908
Port Mann (Tête de ligne de) (Ques.), 1017
Postes (Réforme de la loi postale), 2122, 2128, 2129
Rapatriement (Dépense du comité de), 640 (Ques.), 1391
Ridley (John) (Ques.), 2501
Roe (James Sidney) (Ques.), 1263
Routes (Amélioration des), 762, 4052, 4544
Séduction des filles mineures, 2251
Soldats (Etablissement des) sur des terres, 2559
Travaux publics (Appointements), 2441
Visite du prince Fushimi, du Japon, 2561

Read (Joseph) (Prince) (I.P.-E.):
Affaires extérieures, 1092
Avance (L') de l'heure, 937
Chemins de fer (Indemnités aux employés de) victimes d'accidents, 983, 984, 985
Discours du trône (Discussion du), 223, 230
Emprunt de la victoire, 223
Etrangers (Traitement des), 226
Gouvernement unioniste, 225
Libéralisme, démocratie, indépendance, 228, 229
Soldats canadiens (Inutile sacrifice de), 224
— (Réintégration des) dans la vie civile, 227
Tarif, 230
Travail improductif, 227, 228
Douanes accise, 1000, 1006
Droits de douane (Réduction des), 856, 858
Empois (Fabricants d') de l'île du P.-E. (Ques.), 1019

Read (Joseph)—*Fin.*
Fitzpatrick (Sir Ch.) (Remboursement de sommes payées à), 914
Grand-Tronc-Pacifique (Nomination d'un séquestre), 721

Redman (Daniel L.) (Calgary-Est):
Discours du trône (Discussion du), 14, 18
Bolchévisme, 17
Droit électoral, 16
Guerre (Contribution du Canada en hommes et en argent), 15
— Coopération des E.-U., 14
— Empire britannique, son rôle prépondérant, 14
— (Fin de la), 14
— (Problèmes d'après), 16
— Valeur de nos soldats, 15
Hygiène publique (Ministère de l'), 16
Immigration (Contrôle de l'), 16
Instruction professionnelle et technique, 16
Logements ouvriers, 16
Paix (Participation du premier ministre et de ses collègues aux Conférences de la), 15
Pensions, 18
Restauration nationale (Œuvre de), 16
Routes (Amélioration des), 16
Soldats, leur rétablissement dans la vie civile, 17
Immigration (Modification de la loi d'), 2004
Incendies (Prévention des), 1648
Pensions de la milice (Modification de la loi des), 2869
Soldats (Etablissement des) sur des terres, 4024
Soldats invalides (Préférence à accorder pour fonctions de l'Etat aux), 1020, 1023, 1025

Reid (L'hon. John Dowsley) (ministre des Chemins de fer et des Canaux):
Accidents du travail, services de l'Etat, 732, 733, 734, 735, 736, 737
Accise (Loyers, combustible, etc.), 2562
Affaire le Roi contre Bélanger, 1060, 1061, 1065
Aqueduc de Matapédia, 777
Avance (L') de l'heure, 945, 955, 956, 966
Billets du Dominion (Impression des), 2545
Blair (H. C.) inspecteur des douanes, 2501
Bureaux de placement, 2557
Charbon sur chemins de fer nationaux canadiens, 1988, 3028
Canadian Niagara Bridge Co., 4501
Chambly (Canal et route de), 2133
Chemins de fer et Canaux (Subsides des), 1114, 1651-53, 1654, 1655, 1656, 1657, 1658-

Reid (L'hon. John Dowsley)—*Suite.*
60, 1661-62, 1663-64, 1666, 1669, 1672, 1673, 2549, 2556, 3306, 3307, 3308, 3309, 3310, 3311, 3313, 3314, 3316, 3317, 3318, 3319, 3320, 3321, 4778, 4779, 4780, 4781, 4782, 4783, 4849, 4850, 4853, 4854
Chemins de fer (Codification de la loi des), 972
— de l'Etat, 782
— de l'Etat (Différends ouvriers sur les), 1683
— de l'Etat (Locomotives), 1259
— (Indemnités aux employés de) victimes d'accidents, 975, 976, 977, 978, 979, 980, 982, 983, 984, 985
— Intercolonial, 2499
— Intercolonial (Fonds de pension de l'), 631
— de Lachine à Jacques-Cartier et Maisonneuve, 1458, 1462, 1463
— (Modification de la loi des), 2729, 2731, 2733, 2735, 2736, 2737, 2738, 2741, 2744, 2745, 2746, 2747, 2749, 2752, 2753, 2754, 2755, 2756, 2757, 2758, 2759, 2760, 2763, 2764, 2765, 2766, 3054, 3057, 3061, 3065, 3075, 3237, 3242-44, 3263, 3264, 4158, 4214, 4217, 4218, 4219, 4288, 4291, 4292, 4318, 4323
— de Moncton à Bouctouche, 1435
Charbon sur chemins de fer nationaux canadiens, 1988, 3028
Chemins de fer nationaux (Cie de), 781, 1015, 1258, 1261, 1448, 1450, 1451, 1452, 1454, 1455, 1456, 1458, 1461, 1469, 1470, 1472, 1475, 1476, 1477, 1675, 1685, 1686, 1688, 1690, 1693, 1695, 1707, 1710, 1722, 1723, 1725, 1727, 1736, 1739, 1745, 1746, 1747, 1748, 1750, 1751, 1753, 1754, 1755, 1756, 1757, 1758, 1759, 1760, 1761, 1762, 1763, 1766, 1776, 1784, 1785, 1786, 1796, 1797, 1824, 1827, 1828, 1835, 1842, 1843, 1844, 1845, 1850, 1854, 1895, 2188, 2224, 2225, 2226, 2236, 2568
Chemin de fer Nord-Canadien (Arbitrage relatif aux émissions du), 1261
— (Employés du), 881
— (Terres du) à Fort-William, 918
— (Permutations de fonctionnaires) à Moncton, 780
— de Québec au lac Saint-Jean, 1016
— de Québec-Saguenay, 2555, 2556
— Québec et Oriental, 630
— de St-Jean (N.-B.) à Québec, 42, 2678, 2679, 2916, 2917
— (Sous-ministre des), 1261
— (Subventions en espèces des), 629
— Tracé des voies ferrées, bill relatif au, 2619, 2620

Reid (L'hon. John Dowsley)—*Suite.*
— National Transcontinental, 643, 2501, 3193
— (Accidents sur le), 1258
— (Gares du), 1257
(Voir aussi *Grand-Tronc* et *Grand-Tronc-Pacifique*)
Documents parlementaires et autres publications, 2561
Douanes et accise, 991, 992, 993, 994, 995, 996, 997, 998, 999, 1000, 1001, 1002, 1003, 1004, 1005, 1006, 1007
Douanes et Revenu de l'Intérieur, 2549
Droits de douane sur chaussures américaines, 1016
— (Remise de), 675
— (Recettes de) dans le comté de Dorchester, 919
Edifices du ministère de la Marine à Québec, 1264
Edifices publics sur la Grande-Allée, Québec, 1014
Electricité et force motrice (Cies d'), 4735, 4745, 4746, 4749
Epiciers de gros (Association canadienne des), 2102
Fort-William et Port-Arthur (Elévateurs), 630
"Gazette du Canada" (La), 2561
Grains de semence (Achat de), 2552
Grand-Tronc (Caisse de retraite et de prévoyance du), 1260
Grand-Tronc-Pacifique (Séquestre), 415
Grève (La) de Winnipeg, 2617
Halifax (Gare maritime d'), 2501
Houille consommée par les chemins de fer, 638
Imprévu (Subsides), 2567, 2568
Kent House (Emplacement de), 1014
Lachute (Douanes de), 1014
Matane (Achat de bois au comté de), 1264
Montréal (Terminus et tunnel à), 1259
Napadogan (N.-B.) (Emmagasinage de glace à), 1010
Navires de l'Etat, 1013
Orateurs du Sénat et de la Chambre des communes (Frais de résidence et de service), 2550
Ottawa (Gare centrale d'), 1259
Passages à niveau (Supression des), 727, 728, 729, 730, 972, 973, 974
— (Accident à un), comté Dorchester (Ques.), 1010
Pénitenciers (Allocation aux), 2546
Port Mann (Tête de ligne de), 1017
Postes (Réforme de la loi postale), 2106
Pugwash (Embranchement de), 3195
Recherches scientifiques, 1780

Reid (L'hon. John Dowsley)—*Fin.*
Revenu de l'Intérieur (Modification de la loi du), 1650-51
Rideau-Junction (Emplacement de), 2501
Ridley (John), 2501
Rivière-Ouelle à la Malbaie (Service de bateau traversier de la), 4491
Roe (James Sidney), 1263
Routes (Amélioration des), 761, 762, 818, 4043, 4044, 4045, 4046, 4047, 4051, 4052, 4053, 4054, 4055, 4056, 4058, 4060, 4061, 4063, 4064, 4068, 4070, 4071, 4544, 4548, 4549, 4550, 4582, 4584, 4587, 4590, 4593, 4594
Route (La) de Saint-Zotique à la rivière Beaudette, 2235
Saint-Charles (Rivière) Québec, 1015
Saint-Malo (Ateliers de), 1258
Service civil (Réorganisation du), 1781
Soldats (Etablissement des) sur des terres, 2558, 2559
Subsides (Marine et Pêcheries), 2716, 2724
— (Travaux publics), 2434
— (Motion et bill des), 2568
Spiritueux (Importation des), 1593
Taxes sur objets de luxe, 781
Tracteurs agricoles (Importation de), 2136
Trent (Salaires payés sur le canal de la), 3721
Vapeur "T. J. Drummond", 2500
— "McKee", 1259, 2500
— "Voyageur", 1259
— "Willihad", 644
Welland (Gardiens d'écluses sur le nouveau canal), 629

Reid (John Flaws) (Mackenzie):
Affaires indiennes, 4830
Agriculture (Subsides), 3093, 3097
Aliments pour bétail (Exportation d'), 2136
Avance (L') de l'heure, 962
Budget, 3498, 3728, 3734, 3870
Chemins de fer (Modification de la loi des), 3071, 3072
Constructions maritimes du gouvernement, 672
Discours du trône (Discussion du), 609, 616
Embargo, 609
Laurier (Hommage à), 611
Ouest (Attitude des cultivateurs de l'), 610
Rétablissement dans la vie civile, 611, 613
Tarif douanier, 614, 616
Wood (M.), 610
Immigration (Modification de la loi de l'), 2036, 2047
Lignite (Briquettes de), 3606
Liqueurs alcooliques, 2456
Navires construits par le gouvernement depuis 1917

Reid (John Flaws)—*Fin.*
Routes (Amélioration des), 4060
Subsides (Travaux publics) Alberta, 2490

Richardson (Robert Lorne) (Springfield):
Avance (L') de l'heure, 927, 928, 959
Budget, 3544, 3790, 3801
Chemins de fer d'Edmonton à Dunvegan et Colombie-Anglaise, 1254
— du Grand-Tronc, 1256
— (Modification de la loi des), 2754, 4291, 4315
— nationaux (Cie des), 1696, 1701, 1795, 1714, 1829, 1834
Cherté de la vie, 4479, 4480
Commission d'embellissement d'Ottawa, 4541
Crise industrielle dans l'Ouest, 2916
Dépôt d'un rapport du comité des débats, 1206, 2292
Discours du trône (Discussion du), 392, 409
Esprit de parti (Atténuation de l'), 392
— (Méfaits de), 392, 404
France sous les armes (Toute la), 405
Infirmières (Dévouement et héroïsme de nos), 404
Nécessité de l'économie dans la vie publique, 402
Politique fiscale du parti libéral, 406
— de l'Ouest, 408
Québec et les Canadiens français (Eloge), 408
Soldats (Sacrifices et héroïsme de nos), 405
Fitzpatrick (Sir Ch.) (Remboursement de sommes payées à), 909
Grand-Tronc-Pacifique (Séquestre du), 330, 1159, 1160, 1161, 1163, 1164, 1165, 1170, 1196, 1197
Immigration (Modification de la loi d'), 1998, 1999, 2000, 2006, 2034, 2035
— (Subsides), 2701, 2702, 2703, 2704, 2706
Liqueurs enivrantes, 2787, 2789, 2793, 2795
Milice (Modification de la loi de la), 4118
Papier pour journaux, 4702, 4704, 4705, 4707
Publication (Rapport du comité de), 1491
Service de vapeurs entre Baddeck et Iona, 1347, 1348, 1349
Subsides (Finances), 4645, 4646, 4647
— (Travaux publics), 1321
Titres et décorations, 1507, 1513, 2846
Tribunal de commerce, 4671, 4672

Robb (James Alexander) (Chateauguay-et-Huntingdon):
Affaires d'initiative gouvernementale, 1681, 1683
Agriculture (Subsides), 3089, 3090, 3091, 3092, 3097
Assèchement des terres domaniales, 739, 740, 741, 742

Robb (James Alexander)—*Suite.*
Bétail et produits du bétail, 2150, 2151, 2153, 2154, 2155
Bienvenue à l'hon. Dr Béland, 4
Blé (Fourniture de) (Convention entre le Canada et la Grèce pour), 3028, 3029
— (Le marché du), 1783
Budget, 3834, 3835, 3841, 3843, 3845, 3846, 3848, 3851, 3853, 3857
Canadian Niagara Bridge Co., 4501
Chambre (Travaux de la), 2502
Chemins de fer et Canaux (Subsides des), 1662, 1663, 1664
Chemins de fer (Indemnités aux employés de) victimes d'accidents, 985
— (Modification de la loi des), 3065, 3073, 4094, 4218
— nationaux (Cie des), 1690, 1950, 2232
Cherté de la vie, 4472, 4473
Chutes d'eau, 2622, 2623, 2624, 2626, 2632, 2633, 2636
Comité de sélection, 3
Commerce du Canada (Mesures préjudiciables au), 75
Commission canadienne du commerce, 673
Douanes et accise, 993
Epiciers de gros (Association canadienne des), 2102
Elections dans cinq collèges vacants, 3028
Grains (Modification de la loi des), 4102, 4103, 4104, 4107, 4224, 4237, 4245, 4247, 4248, 4249, 4252, 4255
Grand-Tronc-Pacifique (Nomination d'un séquestre), 716, 717
Grève (La) de Winnipeg, 2617
Guerre (Paiement d'allocation de) à certains fonctionnaires, 3047
— (Ouverture d'un crédit de), 1416, 1417, 2333, 2335, 2337
— (Ajournement du bill des mesures de), 2239
Habitations à bon marché (Prêt de 25 millions pour), 2650, 2673, 2674
Impôt sur le revenu, 2396
Industrie animale (Développement de l'), 3122
Laurier (Décès de Sir W.), funérailles, 3
Marquage des récipients (Projet de résolution concernant le), 2445, 2446
Milice (Les comptes de la) (Ques.), 2293
— (Projet portant modification de la loi de la), 4115, 4120, 4148
Militaires outre-mer (Justifications relatives aux frais), 1781
Ministres (Les) devraient être députés aux Communes, 1045
Passages à niveau (Suppression des), 728
Pensions (Guerre européenne et milice active), 3128

Robb (James Alexander)—*Fin.*
Placers du Yukon, 658
Poids et mesures (Bill sur les), 2240
Rapatriement des fils de cultivateurs, 2041
Rapport non encore déposé, 921
Remises de droits de douane, 675
Routes (Amélioration des), 4046, 4047, 4549, 4550
Saint-Jean (Port de), 2465, 4462
Semence (Garantie des emprunts pour l'achat de grain de), 656, 1079, 1081
Service de paquebots entre le Canada, l'Australie et la Nouvelle-Zélande, 1147, 1148
Sharpe (Lt.-col.) (Décès du), 3
Sibérie (Commission commerciale en), 640
Statistique (Modification de la loi de la), 620, 621, 622
Subsides (Finances), 4642
— (Intérieur), 4195, 4206, 4207, 4209
— (Rétablissement du soldat dans la vie civile), 4839, 4840, 4841
Tarif douanier (Modification du), 4134, 4151, 4152, 4154, 4155
Tribunal de commerce, 4689, 4690, 4692
Vancouver (Port de), 3887, 3891
Viandes et conserves alimentaires, 749, 754, 756

Ross (Duncan Campbell) (Middlesex-Ouest):
Avance (L') de l'heure, 938
Bétail et produits du bétail, 2154, 2155
Cabinet de guerre impérial, 377, 378
Chemins de fer (Modification de la loi des), 3220, 3221
Chemins de fer nationaux (Cie des), 1711, 1738, 1740, 1741
Discours du trône (Discussion du), 520, 528
Classe agricole (Situation de la), 524
Concorde (Importance de la maintenir au pays), 528
Currie (Sir Arthur), 520
Elévateur de l'intérieur pour le centre et l'ouest d'Ontario), 526
Hygiène publique, 524
Loi électorale, 523
Lumière du jour (Loi pour la meilleure utilisation de la), 525
Réforme fiscale, 527
Soldats canadiens (Louanges), 521
— (Rapatriement), 521, 522
— (Rétablissement dans la vie civile), 522
Immigration (Modification de la loi de l'), 3343
Nationalité britannique, naturalisation, étrangers, 4425, 4426
Parcs et réserves forestières, 3198, 3199
Pêcheries (Inspecteurs et surveillants des), 3015, 3016

Ross (Duncan Campbell)—*Fin.*
Service postal maritime entre le Canada et l'Angleterre, 1343
Terres domaniales (Arpentage des), 966
— (Drainage des), 669, 670

Rowell (L'hon. Newton W.) (président du conseil):
Aéronautique (Contrôle de l'), 2142
Aéroplane (Traversée de l'Atlantique en), 2234
Affaires extérieures, 1083, 1089, 1090, 1091, 1096, 1097, 1098, 1099, 1001, 1105, 1106, 1107, 1108, 1113
Broderick et Snowden, 760
Budget, 3533, 3546, 3764, 3767, 3777
"Bulletin Officiel" (Le) du Canada, 781
Bureaux de poste de Toronto, Montréal et Winnipeg (Opérations), 2865
Bureaux de poste de Québec et d'Hamilton (Opérations), 2865, 2866
"Canadian Daily Record", 760
Chemins de fer (Modification de la loi des), 4313, 4314
— nationaux (Cie des), 1820, 1824, 1846
Chutes d'eau et barrage du Saint-Laurent, 2039
Comité des pensions (Création), 144
Commission déparmentale des achats, 1206
— des fournitures, 3950, 3951, 3952, 3953, 3954, 3956, 3957, 4601, 4602, 4603, 4604, 4605, 4612, 4613
Conférence de la paix (Plénipotentiaires canadiens à la), 1434
Cour d'appel impériale, 1115
Courrier d'outre-mer, 922
— transatlantique (Débarquement du), 965
— (Service des), 1870
Dafoe (John), 1012, 1866
Décrets du conseil, 914, 2236
Deep Brook (Employés du bureau de poste de), 784
Dépêches (Transport des) à Montréal, 1017
Discours du trône (Discussion du), 373, 385
Allemagne et Canada (Evolution politique divergente), 373, 374
Bolchévisme, 383, 385
Cabinet de guerre impérial, 374, 378
Conférence de la paix (Statut du Canada à la), 381, 383
Currie (Général Sir Arthur), 385
Guerre (Effet sur le statut politique mondial du Canada), 374, 381
Documents parlementaires et autres publications, 2561
Dorchester (Bureaux de poste de), 760, 761
Electricité et force motrice (Cies d'), 4738, 4739, 4740, 4742
Enregistrement national, 759, 760, 880, 1017, 1115, 1116, 1356, 1357, 1496, 2235, 2236

Rowell (L'hon. Newton W.)—*Suite.*
Epiciers de gros (Association canadienne des), 2102
Facteurs (Les) de Toronto, 883, 1393
Fournitures des ministères, 3325, 3329, 3334, 3355, 3356, 3357, 3358, 3359, 3360, 3361, 3362, 3363, 3364, 3365, 3366, 3367, 3368, 3369, 3370
Gendarmerie à cheval du Nord-Ouest, 2618, 2619, 2642, 2810, 2811, 3950, 3964
Gendarmerie à cheval du Nord-Ouest (Subsides), 2413, 2414, 2418, 2419, 2427, 2428, 2429, 2430, 4836, 4837, 4838
Grève (La) de Winnipeg, 2617, 3985, 3986, 3987
Guerre (Allocation de) à certains fonctionnaires, 3046, 3047, 3048, 3050
— (Commission des achats de), 1263
— (Mesures de), 4287
— (Mission de) et représentation à Washington, 1114
Habitations à bon marché, 2642, 2646, 2647, 2648, 2649, 2654, 2655, 2657, 2658, 2659, 2661, 2662, 2663, 2666, 2667, 2668, 2670, 2671, 2672, 2673, 2674, 2675
Hygiène publique (Création d'un ministère de l'), 878, 1208, 1217, 1218, 1219, 1227, 1228, 1229, 1231, 1232, 1233, 1234, 1236, 1237, 1239, 1242, 1246, 1247, 1248, 1250, 1251, 1252, 1253, 1418, 1420, 1422, 1425, 1426, 1427, 1430, 1431, 1432, 1433
Indes (Famine aux), 2728, 2729
Information publique (Service de l'), 759, 2236
L'amiral sir John Jellicoe, 783
Laflamme (J. C. K.), 783
Lamontagne (Mlle), 2041
Ligue des nations, 2130
Liqueurs enivrantes, 2790, 2791, 2792, 2793, 2794, 2795, 2796, 2797, 2804, 2805
Marshall (Hall) (Le lieutenant), 1866
Monument de Louis Hébert à Québec, 2553
Nationalité britannique, naturalisation, étrangers, 3961, 3962, 3964, 4276, 4277, 4500
New-Carlisle (Receveur de la poste de), 759
Papier pour journaux, 4710, 4828, 4829
Pensions (Dépenses imprévues de la commission des), 2554
Pensions militaires (Modification de la loi des), 918, 1116, 1357, 2554, 2869, 3125, 3194, 4071, 4143, 4170, 4173, 4174, 4175, 4176, 4177, 4178, 4179, 4180, 4181, 4324, 4325, 4326, 4328, 4329, 4330, 4331, 4332, 4333, 4335, 4336, 4337, 4339, 4340, 4341, 4342, 4343, 4348, 4349, 4352, 4353, 4354, 4355, 4356, 4358, 4359, 4360, 4361, 4363, 4430, 4434, 4435, 4445, 4446, 4447, 4448, 4449, 4451, 4452, 4453, 4454, 4455
Pension aux sœurs de feu le colonel Harry Baker, député, 3129

Rowell (L'hon. Newton W.)—*Fin.*
Port (Le) des lettres, 777
Port des journaux, 758, 759
Postes (Ministère des) (Dépenses imprévues), 2549
— (Fédération des employés des), 2443
— (Indemnité de vie chère aux employés des), 1491 1493
— (Traitement des employés des), 1871, 1872
— (Réforme de la loi des), 2113, 2114, 2115, 2116, 2117, 2118, 2119, 2120, 2121, 2123, 2126, 2127, 2128, 2129, 2130
— (Subsides), 2169, 2175, 2177, 2181, 2185
Postiers de l'Ouest (Nomination permanente des), 3949, 3950, 4501
Publicité (Département de la), 782
Rééducation professionnelle des soldats, 1053, 1056, 1058
Routes (Amélioration des), 4550, 4551, 4552, 4553
Saint-Laurent (Forces hydrauliques du), 2080, 2081, 2499
Selkirk (Le receveur de la poste de), 1358
Service postal, 2566
— à Carleton (P.Q.), 759
Service (Le) postal transatlantique, 1782
Soldats (Etablissement des) sur des terres, 2560
— (Rétablissement des) dans la vie civile) (Subsides), 2876, 2877, 2879, 2880, 2881, 2882, 2883, 2884, 2885, 2886, 2887, 2888, 2889, 2890, 2891, 2892, 2893
Statistiques postales, 3025
Subsides (Finances), 4642, 4643, 4648, 4649
— (Imprévu 1917-1918), 2567
— (Intérieur), 2157, 2159, 2160, 2161, 2162, 2163, 2164, 2165, 2166, 2167, 2168
— (Milice et Défense), 1982, 1983, 1984, 1985, 1986, 1987
Thorold (Bureau de poste de), 1491
Titres et décorations, 2854
Traité (Le) de paix, 2186, 2237, 2239
— et la journée de huit heures, 2081
— (Clause du) relative au travail, 2132
Visite du général Pau, 2561
— du prince Fushimi, du Japon, 2561
Washington (Représentant du Canada à), 2295

Savard (Edmond) (Chicoutimi-et-Saguenay):
Boudreault (Benjamin), 1495
Côté (Louis), 2677
Discours du trône (Discussion du), 423, 428
Canadiens français (Titres de gloire des), 423, 424
—, obstacles à leur recrutement, 424, 425

Savard (Edmond)—*Fin.*
Cherté des subsistances, 426
Courrier d'entreprise entre Saint-Siméon et Tadoussac, 428
Favoritisme politique, 427
Laurier (Eloge de), 423
Receveurs de la poste (Mode de nomination des), 427, 428
Saint-Gédéon (Nouveau directeur de la poste à), 426, 427
Service de batellerie entre Tadoussac et Sainte-Catherine, 428
Service militaire obligatoire (Application de la loi du), 440, 441
Sibérie (Expédition de), 425
Soldats réformés (Traitement des), 427
Station agronomique au lac St-Jean, 428
Suffrage féminin, 426
Enregistrement (Bureau du registraire à Montréal) (Ques.), 1011
Girard (Emeride) (Ques.), 1010
L'heureux (Le major Napoléon) (Ques.), 1016
Pariseault (Le lieutenant) (Ques.), 919
Saguenay et Labrador (Communications entre le), 2676
Tadoussac et Labrador (Communications entre), 3458

Scott (F. Stewart) (Waterloo-Sud):
Budget, 3432, 3439
Chemins de fer nationaux (Cie des), 2203, 2205, 2208

Séguin (Paul-Arthur) (L'Assomption):
Enregistrement national (Service de l'), 2395
Sous-registraires, 1989

Sexsmith (John A.) (Peterborough-Est):
Agriculture (Fermes expérimentales), 3100
Avance (L') de l'heure, 930, 931
Budget, 3468, 3872
Chemins de fer (Modification de la loi des), 2758, 2761, 2762, 4320
Engrais, 2572, 2573, 2574
Industrie laitière (Subsides) transports, 3106
Pensions militaires (Modification de la loi des), 4337
Routes (Amélioration des grandes), 827, 828
Service militaire (Uniformité dans l'application des peines contre les insoumis), 1373
Tarif douanier (Modification du), 4153, 4154

Shaw (Hugh Murray) (McLeod):
Budget, 3718
Industrie animale (Développement de l'), 3119
Subsides (Intérieur), 4767

Sheard (Charles) (Toronto-Sud):
Chemins de fer (Modification de la loi des), 2746, 2755, 3228, 3229, 3246, 3247, 3248, 3249
Chemins de fer nationaux (Cie des), 1712, 1715
Discours du trône (Discussion du), 81, 91
Commission du Service civil, 88, 89
Elections en temps de guerre, 83
Epidémies, 85
Etrangers ennemis, 83
— autres, 83
Hygiène publique, 85
Immigrants, 85
Impôt sur les bénéfices industriels, 87, 88
Maladies, 86
Médicaments brevetés, 86
Mennonites, 84
Postiers, 89
Rééducation, 84
Soldats réformés (Pensions aux), 82
— (Rétablissement des) dans la vie civile, 84
Travaux publics, 87
Divorce, 3925
Electricité et force motrice (Cies d'), 4742, 4743, 4744, 4745, 4746
Douanes et accise, 992
Engrais, 2570
Epiciers en gros (Association des), 2394, 2465, 3024
Habitations (Aide à la construction d'), 2648
Hygiène publique (Création d'un ministère), 1219, 1224, 1227, 1228, 1229, 1231, 1232, 1233, 1234, 1240, 1241, 1242, 1243, 1244, 1245, 1248, 1249, 1250, 1251, 1419, 1421, 1423, 1425, 1426, 1427
Incendies (Prévention des), 1636, 1640
Marchands de gros (Association nationale des), 1257
Milice (Modification de la loi de la), 4120
Passages à niveau (Suppression des), 729
Pensions à des soldats canadiens (Ques.), 918
Poisson (Inspection du), 987
Preston (W. T. R.), 4286
Semence (Garantie des emprunts pour l'achat de grain de), 656
Service civil (Nouveau classement du), 2391
Spécialités pharmaceutiques et médicaments brevetés, 2589, 2598, 2599
Terres domaniales (Arpentage des), 966
Titres et décorations, 2812, 2820, 2822

Sifton (L'hon. Arthur L.) (ministre des Douanes et du Revenu de l'Intérieur):
Budget, 3391, 3393
Terres scolaires, 4143

Simpson (Thomas Edward) (Algoma-Ouest):
Budget, 3699, 3702

Sinclair (John. H.) (Antigonish-et-Guysboro):
Accidents du travail, service de l'Etat, 733, 734, 738
Aéronautique (Contrôle de l'), 2140, 2146
Affaires extérieures, 1089
Affaires indiennes, 4834, 4835, 4838, 4841, 4848, 4849, 4850, 4851, 4852, 4854
Affaires navales, 2931, 2934, 2947, 2955, 2958, 2965, 2967, 2968, 2969
Amherst (Camp de détention d'), 3990
— (Paiement à des médecins d'), 3509
— Mineral Water Co., Ltd, 4143
Assèchement des terres domaniales, 739, 740, 742, 743, 744
Auditeur général (Rapport de l'), 535
Autoyacht (L') "Helena", 4144
Banques (Excès de circulation des), 1146
Bear River (Maître du port à), 3373
— (Préposé de l'engagement à), 3372
Brevets d'invention, droit d'auteur, etc. (Projet concernant les), 4168, 4169
Bruce (Le Dr) (Rapport du), 1540
Budget, 3836, 3846, 3848, 3855, 3863, 3864, 3865, 3875, 3876, 3969, 3972, 3973, 3974, 3975, 3979, 3980, 3981, 3982, 3983, 3984
"Bulletin Officiel du Canada" (Ques.), 787
Bureaux de poste (Nomination des directeurs des), 1595
"Canadian Warrior" (Le vapeur), 3458
Caisse de prévoyance, 2133
Censure des câblogrammes (Ques.), 883
Chalutiers (Vente de) (Ques.), 783
Chemins de fer et Canaux (Subsides des), 3307, 3308, 3312, 3313, 3314, 3317, 3319, 3320
Chemins de fer (Indemnités aux employés de) victimes d'accidents, 975
— du Grand-Tronc, 1230
— (Modification de la loi des), 2759, 2766, 4319
— nationaux (Cie des), 1455, 1472, 1475, 1740, 1742, 1745, 1753, 1754, 1758, 1763, 1764, 1767, 1768, 1769, 1777, 1793, 1854, 1858, 1887, 1889, 1890-91, 1918, 1919, 2222
— de Saint-Jean (N.-B.) à Québec, 2917
— (Subventions en espèces aux), 629
Chômage (Loi contre le) (Ques.), 918
Chutes d'eau domaniales, 2622, 2624
Coalitions, monopoles, trusts et mergers, 4732, 4755, 4756, 4757, 4758, 4759, 4760, 4764
Code criminel (Modification du), 4523, 4524
Collège naval royal du Canada, 2969, 2970
Commission du Commerce, 4718, 4720, 4721, 4728
— des fournitures du service administratif, 4603, 4614
— des achats de guerre (Ques.), 1263
— d'embellissement d'Ottawa, 4402, 4403

Sinclair (John H.)—*Suite.*
— d'établissement des soldats (Ques.), 1115
— des vivres (Dépenses), 627
Construction maritime, 2298, 2299, 2305, 2311, 2315, 2349, 2357
Corps expéditionnaire (Administration du), 1571, 1575
Décret du conseil n° 3168 (Ques.), 914
Deep Brook (Employés du bureau de poste de) (Ques.), 784
Discours du trône (Discussion du), 53, 65
Commissions, 63, 64
Emprunt de la victoire, 58
Gouvernement par décret du conseil, 58
— des partis, 53
— unioniste, 56, 57
Guerre (Fin de la), 54
Laurier (Hommage à), 53, 54
Loi électorale, 62
Navires (Construction de), 55, 56
Personnel administratif, 60
Provinces et Dominion, attributs respectifs, 55
Réciprocité, 61
Routes (Amélioration des), 55
Soldats et marins (Pensions et rétablissement dans la vie civile), 54, 63
Timbres d'épargne de guerre, 59
Vivres (Commission de contrôle des), 59, 60
Douanes et accise, 992, 993, 994, 996, 997, 998, 1000, 1001, 1003, 1004, 1005, 1006
Duchemin (H. P.), 1868
Eclairage au gaz et à l'électricité, 2602
Edifices publics en général (Stations agronomiques), 2497
Edifices civils (Colombie-Anglaise), 2491
Edifices publics à Guysborough (Ques.), 882
Edifices civils (Ontario), 2484, 2485
— (Québec), 2481, 2483
Elections fédérales, 4785, 4687, 4794, 4795, 4796, 4809, 4812, 4813, 4815, 4816, 4818, 4819
Emprunt de 75 millions, 4352
— de 100 millions (Coût de l'), 1989
— de 100 millions, 4397, 4398, 4399, 4401
Engrais, 2570, 2385, 2386, 2387, 2388, 2389, 2573
Enseignement technique, 3298, 3299, 3300, 3304, 3933, 4035, 4040
Etoile de bronze (Distribution), 627
Etrangers ennemis (Tutelle des biens des), 1595
Excavateurs (Achat d') du Pacifique-Canadien, 1990
Faillites, 2066, 2067, 2088, 2090, 2099, 2100, 2101
Fonds patriotique (Le), 1208

Sinclair (John H.)—*Suite.*
Fort Lawrence (Travaux publics à), 3817
Fourgons et rails (Commandes de),
Fournitures des ministères, 3329, 3356, 3357, 3358, 3359, 3360, 3364, 3367, 3368, 3369, 3370
Généraux canadiens (Portraits des), 1987
Goodwin (Le docteur B. E.), 4220, 4626
Gordon (G. W.) major honoraire, 1496
Guerre (Crédit de) (Ouverture d'un), 2288, 2341
Habitations à bon marché, 2672, 2673
Halifax (Gare maritime d') (Ques.), 2501
— (Maître du port d'), 2809
Hygiène publique (Création d'un ministère d'), 1227, 1228, 1229, 1231, 1237, 1247, 1248, 1252, 1432
Immigration (Modification de la loi de l'), 1951, 1956, 2049, 2050, 2062, 2063, 2064, 2065
Impôt sur les bénéfices du commerce (Produit de l'), 1868
Journaux (Publication des noms des propriétaires de), 1625, 1627
Juges des tribunaux de comté, 2676
— (Modification de la loi des), 4827
Lainages (Exportation de) (Ques.), 881
Lewis (J. H.), 3196
Lignes télégraphiques et téléphoniques, etc., 2909, 2910, 2912
Magistrature (Vacance dans la), 1873
Marine marchande (Modification de la loi de la), 2919, 2920, 2922, 2925, 3895, 3896, 4076, 4078, 4082, 4083
Marine (Priorité des congés), 2043
Milice (Modification de la loi de la), 4132
"Minto" (Achat du brise-glace), 3373
Londres (Mission canadienne à), 1988
Mission britannique de guerre, 1730
Monnaie (Nouvelle émission de), 667
Morris (Le colonel), 2676
Nationalité britannique, naturalisation, étrangers, 4274, 4426, 4427, 4428
Navires canadiens (Réquisition de), 1990
— de l'Etat (Ques.), 1012
— marchands de l'Etat (Ques.), 1355
Nord-Canadien (Employés du) (Ques.), 881
— (Réseau du) (Ques.), 2568
Noviciat de Guelph, 1296
Or (Interdiction de l'exportation de l'), 1145
Ottawa (Réfection, matériel, neige, entretien des routes et ponts d'), 2605
Parcs et réserves forestières, 2403
Passages à niveau, 972, 973
Pêche du saumon (Modification de la loi), 1914, 970
Pêcheries (Inspecteurs et surveillants des), 3012, 3013, 3014, 3015, 3016, 3017, 3018
Pêcheries (Piscifactures, construction et entretien de), 3021, 3022, 3023

Sinclair (John H.)—*Suite.*
Pensions militaires (Modification de la loi des), 2874, 4336, 4337, 4341, 4352, 4353, 4437
Pilotage (Modification de la loi du), 3289, 3290, 3291
Poids et mesures (Modification de la loi des), 990, 2240
Poisson (Inspection du), 987, 988
Port des journaux (Ques.), 758
Port de Saint-Jean, 4458, 4459, 4461, 4462, 4493
Postes (Réforme de la loi postale), 2108, 2109, 2112, 2114, 2116, 2128
Procédure relative aux questions et réponses, 677
Production (Encouragements à la), 2677
Poursuites pour vente d'alcool (Ques.), 918
Recrutement (Dépenses afférentes au) (Ques.), 1011
Revenu de l'Intérieur (Infractions au règlement du), 1596, 3372
Rideau-Junction (Emplacement de) (Ques.), 2501
Routes (Construction des grandes), 773, 774, 4544
Salaires (Commissaire des), 1990
Sauvetage (Postes de) et récompenses, 2969
Semence (Garantie des emprunts pour achat de grains de), 655, 1079
Service civil (Réorganisation du), 1620, 3031, 3033, 3038
Service de goélette entre Pictou, New-Glasgow et Mulgrave, etc., 1353, 1354
Service militaire (Uniformité dans l'application des peines contre les insoumis), 1371
— d'outre-mer (Dépenses du), 2915
Service de paquebots entre le Canada, l'Australie et la Nouvelle-Zélande, 1147
Service postal maintenu entre le Canada et l'Angleterre, 1332, 1333
Service à vapeur entre Halifax et la côte ouest du Cap-Breton, 1352
Sibérie (Commission économique déléguée en), 1595
Soldats (Avocats de la commission de l'établissement des) (Ques.), 918
— (Etablissement des) sur des terres, 4011, 4018, 4035
— (Prêts du bureau d'établissement des) en N.-E. (Ques.), 883
— d'Halifax (Mise en congé des), 1731, 1780
— (Rétablissement des), dans la vie civile, 2886, 2887, 2887, 2888, 2891
Statistique (Modification de la loi de la), 620, 621, 622, 623
Subsides (Finances), 4636

Sinclair (John H.)—*Fin.*
— (Immigration), 2682, 2683, 2701
— (Intérieur), 2162, 4196, 4200, 4201, 4203, 4204, 4210, 4212
— (Marine et Pêcheries), 2712, 2713, 2714, 2715, 2716, 2717, 2724, 2725, 2726, 2727
— (Milice et Défense), 1977, 1984, 1986
— (Postes), 2180, 2181, 2182
— (Travaux publics), 1315, 2434, 2435
— (Alberta), 2487
— (Loyers, etc.), 2498
— (Ponts et rivières en N.-E.), 2895, 2896, 2899
— (Port de Toronto), 2469, 2470
Subventions (Les) aux provinces (Ques.), 777
Sucre brut (Taux de transport pour), 3605
Taber (Région d'irrigation du), 4364
Taxe de guerre sur le revenu, 4134, 4137, 4138, 4139, 4140, 4141
Terres affectées aux écoles (Ques.), 884
— (Concessions de) (Ques.), 784
Tracteurs agricoles (Achat de), 1595, 2136
Vancouver (Port de), 3882, 3883
Vapeur (Le) "Canadian Warrior", 3604, 4395
— "T. J. Drummond" (Ques.), 2500
— "A. J. Mckee", 1259, 2500
— "Prince-George" (Ques.), 778
— "Voyageur" (Ques.), 1259
— "Willihad", 644
Viandes et conserves alimentaires, 746, 747, 750, 753, 754, 757
Warren (B. L.), 3989

Sinclair (John Ewen) (Queen) (I.P.-E.):
Agricole (Exploitation) de l'île du Prince-Edouard, 626
Agriculture (Fermes expérimentales), 3100, 3101
— (Institut international d'), 3116
Brise-glace (Le) "Earl Grey" (Ques.), 2236
Charlottetown (Maison de convalescence à), 2395, 4625
Chemin de fer du gouvernement canadien, (Charbon),
Dalton (I.P.-E.) (Sanatorium de), 3989
Discours du trône (Discussion du), 476, 480
Administration, manque de coopération entre les gouvernements, 477, 478
Droit électoral, 480
Gouvernement par décrets, 479
Hygiène publique, 477, 478
Laurier (Hommage à la mémoire de), 476
Pêcheries, 479
Routes (Amélioration des), 477
Soldats canadiens (Hommages à la bravoure des), 477

Sinclair (John Ewen)—*Fin.*
— (Rétablissement des) dans la vie civile, 479
Suffrage féminin, 480
Transports de l'I.-P.-E., 479
Halifax (Maître de port d'), 2919
Industrie laitière (Subsides), 3107
Juges (Modification de la loi des), 4377, 4532, 4533
Pêcheries (Inspecteurs et surveillants des), 3019
Publications agricoles, 3115
Routes (Amélioration des), 4593, 4594
Service naval (Recrues pour le), 675
Subsides (Chemin de fer), 4782, 4783

Smith (Wm) (Ontario-Sud):
Avance (L') de l'heure, 929

Stacey (Frank B.) (Westminster):
Budget, 3522, 3526
Discours du trône (Discussion du), 428, 434
Ecusson national: Honneur, vérité, tolérance, 433
Fraser (Terres riveraines du), leurs avantages au point de vue de la petite culture, 430
Laurier (Hommage à la mémoire de), 428, 429
Loi constitutive du Canada (Ceux à consulter en vue de sa modification), 432
Partis et esprit de parti, leur utilité, 429, 430
Postiers (Rémunération insuffisante des), 431
Soldats (Rétablissement des) dans la vie civile, 430
Terres disponibles de l'île de Seabird, 431
Unité nationale, 433
Représentation (Modification de la loi sur la), 5, 758
Soldats (Etablissement des) sur des terres, 4018, 4021, 4022, 4025, 4163

Steele (Michael) (Perth-Sud):
Avance (L') de l'heure, 947, 948
Ciment (Les droits sur le), 1678
Commission des vivres du Canada, 2864
Décrets du conseil (Ques.), 2236
Discours du trône (Discussion du), 100, 105
Bolchévisme, 103, 104
Démobilisation, rapatriement, reconstruction, 100
Education professionnelle, 100
Gouvernement d'union, 101
Hygiène publique, 101, 102
Immigration, 104, 105
Divorce, 3920, 3930
Epiciers de gros (Association canadienne des), 2102
Hygiène publique (Création d'un ministère), 1234, 1424, 1427, 1428

Steele (Michael)—*Fin.*
Immigration (Modification de la loi de l'), 2007, 2008, 2058
Indes (Famine aux), 2728
Poisson canadien en Europe (Vente du), 2864
Service civil (Réduction et réorganisation du), 1615-17, 2767, 3129
Spécialités pharmaceutiques et médicaments brevetés (Bill concernant les), 2586, 2588, 2589, 2590, 2592, 2596, 2600, 3967, 3968, 4083
Subsides (Postes), 2178
— (Travaux publics), 2438

Stevens (Henry Herbert) (Vancouver-Centre):
Aéronautique (Contrôle de l'), 2140
Avance (L') de l'heure, 947
Budget, 3445, 3451, 3976, 3977
Chemins de fer (Modification de la loi des), 2753, 2756, 2760, 2761, 3211, 3212, 3213, 3214
Chinois (Etudiants) (Ques.), 784
Coalition, monopoles, trusts et mergers, 4732
Commission du commerce, 4630, 4631, 4632
Construction maritime (Subsides), 2307
Cuivre (L'affinerie du) au Canada (Ques.), 1148
Fitzpatrick (Sir Ch.) (Remboursement de sommes payées à), 907
Fort-William et Port-Arthur (Elévateurs), 630
Gendarmerie du N.-O. (Subsides), 2421, 2425
Grains (Modification de la loi des), 4093, 4094, 4096, 4097, 4098, 4227, 4228, 4229, 4230, 4231, 4232, 4233, 4236, 4240, 4249
Grains (Transport des) sur les Grands lacs, 624
Guerre (Crédit de), 2260
Immigration de sujets dangereux (Prohibition de l'), 802, 804, 805, 806
Juges (Modification de la loi des), 2405, 2406, 2410, 3077
Port-Arthur et Fort-William (Voir *Fort-William*)
Rééducation professionnelle des soldats au-dessous de l'âge militaire, 1049, 1052, 1055, 1058
Rééducation professionnelle (Service de) (Ques.), 885
Routes (Amélioration des), 4056
Service postal maritime entre le Canada et l'Angleterre, 1332
Subsides (Travaux publics), 2307
Vancouver (Bureau des pensions de), 3509
— (Commission du port de), 4167
Vol aérien transatlantique, 2675

Stewart (Thomas Joseph) (Hamilton-Ouest):
Canadian Niagara Bridge Co., 4501
Chemins de fer (Modification de la loi des), 2764, 3051, 3054, 3065, 3067, 4292, 4293
Juges (Modification de la loi des), 4384, 4387
Téléphone (Droits de la Cie Bell de), 2764

Stewart (John A.) (Lanark):
Assurance (Cie d'), 4133
Commission des fournitures du service administratif, 4610, 4611, 4612
Liqueurs alcooliques, 2453, 2455, 2457
Spécialités pharmaceutiques et médicaments brevetés, 2587, 2593, 2598

Sutherland (Donald) (Oxford-Sud):
Aéronautique (Contrôle de l'), 2149
Avance (L') de l'heure, 931, 934
Aviation (Décorations aux membres du corps d'), 342
Bétail et produits du bétail, 2153, 2154
Budget, 3777
Chemins de fer (Modification de la loi des), 2759, 2762, 2763, 2764, 4305, 4306, 4307, 4314
Commission des pensions, 630
Elévateurs de têtes de lignes (Ques.), 916
Grains (Modification de la loi des), 4226, 4240
Guerre (Allocation de) à certains fonctionnaires, 3050
Hygiène publique (Création d'un ministère d'), 1229
Immigration (Modification de la loi de l'), 1965, 1967, 1993, 1995
Routes (Amélioration des), 4048
Service civil (Réduction et réorganisation du), 1622-23
Soldats invalides (Préférence à accorder pour fonctions de l'Etat aux), 1033, 1035
— (Rétablissement des) dans la vie cile, 2882, 2883, 2884
Subsides (Immigration), 2705, 2706
— (Postes), 2170, 27171, 2174, 2175, 2176, 2177
— (Travaux publics), 1317
Titres honorifiques (Abolition des), 1535
Tribunal de commerce, 4674, 4675, 4676

Thompson (Thomas Henry) (Hastings-Est):
Avance (L') de l'heure, 942
Budget (Taxe sur le revenu), 3852, 3853

Thompson (Alfred) (Yukon):
Aéronautique (Contrôle de l'), 2146
Agriculture (Subsides), 3097
Budget, 3830, 3831
Croix Rouge (Loi autorisant la société de la), 3294

Thompson (Alfred)—*Fin.*
Discours du trône (Discussion du), 310, 324
Aéronautique, 313, 318
Commerce d'exportation, 313
Gouvernement par décret, 310, 311
Hygiène publique, 312, 313
Immigration, 312
Initiatives canadiennes, 318
Soldats (Rétablissement dans la vie civile des), 312
Suffrage féminin, 311
Voierie, 313
Yukon et Mackenzie (Région des fleuves), 314, 317
Gendarmerie à cheval du N.-O., 2619
Immigration (Modification de la loi de l'), 2055, 2058, 2059
Nationalité britannique, naturalisation, étrangers, 4428, 4429
Placers du Yukon, 657, 660
Recherches scientifiques (Comité relatif aux), 4622, 4623, 4624
Rétablissement du soldat dans la vie civile, 2878, 2879, 2881, 2886, 2887
Vancouver à Skagway (Ligne de navigation de), 3197
Yukon (Modification de la loi du), 617, 618, 619

Thomson (Levi) (Qu'Appelle):
Budget, 3714, 3717
Commission du commerce, 4718, 4720
Faillites, 2087
Droits de douane (Réduction des), 858, 860
Juges (Modification de la loi des), 4388
Liqueurs enivrantes, 2797, 2798
Nationalité britannique, naturalisation, étrangers, 4419
Séductions des filles mineures, 2254
Titres et décorations, 2849, 2853, 2854
Tribunal de commerce, 4689, 4693

Tobin (Edmund Wm) (Richmond-et-Wolfe):
Aéronautique (Service aérien de protection du Canada), 634
Aviation (Bases navales aériennes), 1592
Chaussures américaines (Droits de douane sur) (Ques.), 1016
Chemins de fer nationaux (Modification de la loi des), 1717, 1727, 1732, 1751
Enregistrement, mobilisation civile (Ques.), 759
Garantie des emprunts pour achat de grains de semence, 1069, 1070
Grains de semence (Ques.), 1018
Grand-Tronc (Caisse de retraite et de prévoyance du) (Ques.), 1260
Guerre (Paiements pour services de) à d'autres que les soldats (Ques.), 1358
Hôtel fédéral d'Ottawa, 2133

Tobin (Edmund Wm)—*Fin.*
Indemnité parlementaire (Ques.), 782
Kingsmill (L'amiral) (Ques.), 1392
Kohn (Louis) (Ques.), 779
Marine canadienne (Service de marins de la), 634
Milice (Modification de la loi de la), 4130, 4131
Montréal (Terminus et tunnel à) (Ques.), 1259
Navires affrétés par l'Etat (Ques.), 650
Gare centrale d'Ottawa (Ques.), 1259
Papier pour journaux, 4706, 4710
Population du Canada (Chiffre de la), 642
Remèdes brevetés (Taxe de guerre sur les) (Ques.), 1149
Routes (Amélioration des), 4044
Service militaire (Loi du), 675
— (Dans les neuf provinces) (Ques.), 782
— agents de police, comté de Richmond, 1010
— agents de police, comté de Wolfe (Ques.), 1010
— (Demandes d'exemption du) (Ques.), 1150
— (Frais d'application de la loi), 674
— obligatoire (Déclaration), 642
— (Les réfractaires du) (Ques.), 919
Soldats en activité de service en France, 636
Terres (Concessions de) à des Cies de chemins de fer (Ques.), 1013
Terres offertes en vente au gouvernement, 636
Vapeur "Bayfield" (Ques.), 634
— "Mildred-McColl" (Ques.), 779
— "Stadacona" (Ques.), 779

Tolmie (Simon Fraser) (Victoria):
Aéronautique (Commission de contrôle de l'), 2149
Animale (L'industrie), 3119, 3120
Animaux (Santé des), 3112
Aviation (L') au Canada (Ques.), 1391
Budget, 3704, 3708
Industrie laitière (Subsides), 3110
Juges, 3081
Marine et Pêcheries (Subsides), 2717
Postes (Réforme de la loi des), 2123
Routes (Amélioration des), 4588

Trahan (Arthur) (Nicolet):
Budget, 3526, 3533
Discours du trône (Discussion du), 304, 310
Conférence de la paix (Il importe que nous y soyons représentés), 305
Liberté politique, 306, 307
Question ouvrière, 307
Restauration d'après guerre, 305
Soldats licenciés, 306

Trahan (Arthur)—*Fin.*
Suffrage féminin, 308
Syndicats de crédit agricole, 309
Tarif (Le) et l'agriculture, 309, 310
Enseignement technique, 3932
Hygiène publique (Création d'un ministère), 1232, 1245, 1246, 1247, 1251, 1419, 1422, 1429
Intérieur (Subsides), 2165
Relations industrielles (Commission sur les), 4784
Routes (Amélioration des), 4579

Turgeon (Onésiphore) (Gloucester):
Budget, 3393, 3397, 3398, 3400
Chemins de fer nationaux (Cie des), 1891-92-93
Discours du trône (Discussion du), 319, 324
Est et Ouest (Attitudes diverses), 321-22
Laurier (Eloge de), 319
Loi électorale, 323
Ministère de la Milice (Employés mal rémunérés), 324
Opposition (Eloge du nouveau chef de l'), 319
Routes (Amélioration des), 324
Soldats (Rétablissement des) dans la vie civile), 320
Soldats canadiens (Valeur des), 320
Tarif douanier, 320, 323
Enseignement technique, 3301, 3935, 3943
Marshall (Le lieutenant Hall) (Ques.), 1866
Noviciat de Guelph, 1301
Pêcheries (Inspecteurs et surveillants), 3014
— (Piscifactures), 3023, 3024
Soldats invalides (Préférence à accorder pour fonctions de l'Etat aux), 1037
Viandes et conserves alimentaires, 755, 756

Tweedie (Thomas Mitchell) (Calgary-Ouest):
Avance (L') de l'heure, 962
Chemins de fer (Modification de la loi des), 3069, 3212, 3213, 3214, 3250, 3252
— nationaux (Cie des), 1911, 1913
Divorce, 3919
Edifices civils (Colombie-Anglaise), 2493
Electricité et force motrice (Cies d'), 4749
Hygiène publique (Création d'un ministère d'), 1238
Immigration (Modification de la loi de l'), 1956, 1957, 1999, 2023-24, 2026, 2028, 2033, 2037, 2047
— (Subsides), 2698, 2699
Intérieur (Subsides), 4201, 4202, 4767
Juges (Modification de la loi des), 2407, 2412
Malaise industriel, 3182
Postes (Nominations au départements des), 4509
— (Réforme de la loi des), 2128

Tweedie (Thomas Mitchell)—*Fin.*
Routes (Amélioration des), 824, 826, 4567
Service postal maritime entre le Canada et l'Angleterre, 1336
Soldats invalides (Préférence à accorder pour fonctions de l'Etat aux), 1039
Subsides (Travaux publics) Alberta, 2490

Verville (Alphonse) (Montréal, Saint Denis):
Chemins de fer nationaux, 2229
Conscription (District nº 4), 1495
Hygiène publique (Création d'un ministère d'), 1430
Police fédérale, 1496

Vien (Thomas) (Lotbinière):
Affaire le Roi contre Bélanger, 1061, 1062
— étrangères, 1098, 1099, 1100, 1104, 1105, 1106, 1107, 1109
Ajournement de Pâques, 1207
Bureaux de placement, etc., 2558
"Canadian Daily Record" (Ques.), 760
Chemins de fer et Canaux (Subsides), 1666, 1667, 1668, 1673, 1674
Chemins de fer nationaux (Cie des), 1794, 1843, 1844, 1848, 1852, 1857, 1859, 1865, 1933, 1935
— de l'Etat (Frais d'exploitation des), 2562, 2564, 2565
— Grand-Tronc-Pacifique (Voir *Grand-Tronc-Pacifique*)
Cherté de la vie, 4455, 4467, 4468, 4469, 4486, 4487
Commission du commerce, 4722, 4723, 4724, 4726
— d'embellissement d'Ottawa, 4543
Corps expéditionnaire (Administration du), 1553, 1554, 1562, 1575
Divorce, 4694
Eclairage, 2612, 2613
Ecoles nationales neutres (Etablissement d'), 2508, 2543
Edifices fédéraux (Loyers), 2614, 2615
Elections (Listes électorales en temps de guerre), 2551
Enrôlements dans la force expéditionnaire canadienne, 640
Fitzpatrick (Sir Ch.) (Remboursement de sommes payées à), 914
Guerre (Crédit de), 2339, 2340, 2342, 2343, 2344, 2345
Grand-Tronc-Pacifique (Nomination d'un séquestre pour la Cie du), 724, 726, 1155, 1158, 1159, 1160, 1161, 1163, 1170, 1171, 1172, 1176, 1177, 1179, 1180, 1181, 1182, 1183, 1205, 1309
Hygiène publique (Création d'un ministère d'), 1216
Immigration (Modification de la loi de l'), 1954
Juges (Modification de la loi des), 2410

Vien (Thomas)—*Fin.*
Milice et défense (Subsides), 1591
Milice (Gratifications), 2554
Navires (Commandes aux constructeurs de), 640
Or (Consignations d'), 641
— (Circulation et réserve d'), 641
Ottawa (Réfection, matériel, neige, entretien des routes et ponts), 2603
Parcs et réserves forestières, 2398, 2399, 2400, 2401, 2402
Passages à niveau (Suppression des), 729, 731, 732, 973, 974
Pilotage (Modification de la loi du), 3289
Port de Toronto, 2472
Rideau-Hall (Améliorations, mobilier, entretien, etc.), 2609
Semence (Achat de grains de), 2552
Soldats (Allocations aux familles des), 673
— (Etablissement des) sur des terres, 2559, 2560
— invalides (Préférence à accorder pour fonctions de l'Etat aux), 1033
Terres domaniales, 1154
Subsides (Chemins de fer), 4779
— (Bâtiments de l'immigration, réfections, etc.), 2611
— (Immigration et Colonisation), 2548
— (Dépenses imprévues), 2567
— (Intérieur), 4769, 4770
— (Travaux publics), 4773, 4774, 4777
Tribunal de commerce, 4668, 4669, 4670, 4671, 4692, 4693

Wallace (Thomas George) (York-Ouest):
Chemins de fer (Modification de la loi des), 2733, 2755, 2756, 2765, 4214

Whidden (Howard Primrose) (Brandon):
Budget, 3554
Discours du trône (Discussion du), 230, 233
Enseignement professionnel, 233
Etrangers établis au Canada (Traitement), 231
Hygiène publique (Projet d'établissement d'un ministère de l'), 233
Liqueurs fortes (Interdiction de la fabrication et de la vente), 232, 233
Mesures d'après guerre, 232
Soldats (Réintégration dans la vie civile des), 232
Enseignement technique, 3940, 3941
Immigration (Modification de la loi de l'), 2005, 2006
Ligue des nations (Constitution de la), 1435
Liqueurs enivrantes, 2783

White (L'hon. Sir Thomas) (ministre des Finances):
Affaire le Roi contre Bélanger, 1063, 1064

White (L'hon. Sir Thomas)—*Suite.*
Ajournement de Pâques (Voir *Chambre des communes*)
Ambassade (L') d'Angleterre à Washington, 920
Association (L') parlementaire de l'empire, 2864
Assurance (Cies d'), 4134
Auditeur général (Décès de l'), 120
Auditeur général (Rapport), 144, 776
Avance (L') de l'heure, 922, 960, 961, 1007, 1254, 1393, 1435, 1488, 1489
Banques (Excès de circulation des), 661, 666, 672, 1145, 1147
— (Fusionnement des), 1130, 1134, 1138
— Emission de billets de banque, 643
Bienvenue à l'hon. Dr Béland, 3
Blé(Fourniture de) convention entre le Canada et la Grèce, 3029
— (Lettre sur le marché du), 1783
Bruce (Le Dr) (Rapport du), 1540
Budgétaire (L'exposé), 1394
Budget, 3265, 3288, 3617, 3618, 3708, 3712, 3728, 3739, 3740, 3741, 3742-46, 3746-55, 3755-60, 3807, 3818, 3819, 3822, 3823, 3824, 3827, 3828, 3829, 3830, 3832, 3833, 3834, 3835, 3836, 3837, 3841, 3843, 3845, 3846, 3847, 3848, 3849, 3850, 3851, 3853, 3855, 3856, 3857, 3858, 3859, 3860, 3861, 3863, 3864, 3865, 3866, 3867, 3875, 3876, 3877
Budget supplémentaire pour 1919-20, 1007, 4616
Chambre des communes (Affaires d'initiative ministérielle), 1682, 1683
— Ajournement de Pâques), 922, 1115, 1206, 1207
— (Privilèges de la), 671
— (Séance du mercredi soir), 965, 1152 (du samedi), 3507
— (Sièges vacants à la), 1207
— (Travaux de la), 1152, 1393, 2502
Change (Le), 2236
Chemin de fer d'Edmonton à Dunvegan et Colombie-Anglaise, 1255
Chemins de fer nationaux (Cie des), 1700, 1701, 1709, 1710, 1713, 1718, 1725, 1726, 1728, 1729, 1763, 1770, 1774, 1775, 1776, 1806, 1814, 2192, 2200, 2201, 2205
Cherté de la vie, 3076, 4829
Comité de sélection, 2, 5
Commerce canadien (Mesures préjudiciables au), 75, 120, 145, 239, 326
Commission des eaux internationales (Vacance dans la), 481
— d'embellissement d'Ottawa, 4401, 4402, 4403, 4404, 4405, 4538, 4543
— britannique de remonte, 1013
Conférence de la paix (Plénipotentiaires canadiens à la), 1435
Construction maritime, 2309

White (L'hon. Sir Thomas)—*Suite.*
Corps expéditionnaire (Administration du), 1142, 1143, 1540, 1548, 1560, 1561, 1562, 1572, 1575, 1577
Cours monétaire (Modification de la loi du), 1083
Crothers (Démision de l'hon. M.), 145
Discours du trône (Inscription à l'ordre du jour), 2, 414
Discours du trône (Discussion du), 28, 34
Avances aux gouvernements des provinces, 32
Chemins de fer nationaux (Commandes), 31
Droit électoral, 33
Guerre (Auteurs et leurs responsabilités), 30
— (Démobilisation, rapatriement), 30, 31
— (Marche de la), 29
— (Munitions, fermeture des fabriques), 31
— (Problèmes d'après), 30, 33
— (Problème des sans-travail), 31
— (Restauration), 31
Ligue des nations, 33
Logements ouvriers, 32
Mission commerciale canadienne à Londres et à Ottawa, 32
Routes (Construction de grandes), 32
Soldats (Héroïsme de nos), 29
Suffrage des femmes, 33
Divorce (Les cours provinciales et le), 2895
Dominion Iron & Steel (Projet de fusion avec la Nova Scotia Steel and Coal), 2443
Douane (Réduction des droits de), 842, 845
Doukhobors (Expropriation des), 2131
Emeutes aux camps de Kinmel et de Witley, 372, 459, 499, 532, 533
Empois (Fabricants d') (Ile du P.-E.), 1019
Emprunt de 75 millions, 4351, 4352
— de 100 millions pour fins générales, 4396, 4397, 4398, 4399, 4400, 4401
— national de 1918, 2915
— victoire (Les courtiers de Montréal et l'), 1677, 1678
Entrepôts frigorifiques (Impôt sur compagnies d'), 3026
Faillites, 2374, 2375, 2376
Finance provisoire (Loi de), 877, 3075
Fitzpatrick (Sir Ch.) (Remboursement de sommes payées à), 891, 892, 893, 1008
Flint (Th. B.) (Décès de), 1392
Fonds (Le) patriotique, 1208
Galicie (La), l'Ukraine et la Pologne, 2444
Grand-Tronc-Pacifique (Séquestre du), 238, 330, 678, 682, 695, 699, 724, 725, 726, 1007, 1159, 1170, 1171, 1172, 1173, 1177, 1179, 1180, 1202, 1203, 1204, 1205, 1230, 1309
Grèves (Les) au Canada, 1868

White (L'hon. Sir Thomas)—*Suite.*
— de Winnipeg, 2728, 2866, 2867
Guerre (Ouverture d'un crédit de), 1395, 1411, 1413, 1414, 1415, 1416, 1417, 1418, 2258, 2259, 2283, 2290, 2291, 2335 2338, 2339, 2340, 2341, 2342, 2343, 2344, 2345, 2346, 2445
Guerre (Frais militaire d'outre-mer), 1865, 1782, 1946
— (Indemnité de), 808, 965
— (La loi sur les mesures de), 1207
Hygiène sociale (Conférence sur l'), 3196
Immigration (Subsides), 2685
Impôt sur les bénéfices du commerce (Produit de l'), 1868
— (Employés de l') sur le revenu, 2915
— (L') sur le revenu (Inspecteurs et évaluateurs du service de), 3027
Indemnité parlementaire, 782
Instruments aratoires (Nouveau tarif du transport), 4072
Laurier (Décès de), funérailles, 2; ajournement, 4; éloge, 5, 8
Ligue des nations (Constitution de la), 1435
Liqueurs alcooliques, 2447, 2448, 2849, 2450, 2451, 2452, 2453, 2455, 2457, 2460, 2499, 2768, 2769, 2783
McCurdy (Démission de l'hon. M.), 145
Mercier (Visite du cardinal), 1539
Milice (Modification de la loi de la), 4133
Militaires (Plaintes contre les autorités), 1684
Ministres (Les) députés aux Communes, 1043, 1047, 1048
Monnaie (Modification du titre des pièces de bronze), 666, 667
Monument du lt.-col. Baker, député de Brome, 2319
Noviciat de Guelph, 1305, 1306
Obligations de l'Etat (Produit de la vente des), 1015
Or (Circulation et réserve d'), 641
— (Interdiction de l'exportation de l'), 1143, 1145
Ouvrières (Assemblées) à Toronto, 2082
Papier pour journaux, 785, 4697, 4698, 4699, 4701, 4702, 4703, 4704, 4705, 4706, 4707, 4708, 4709, 4710, 4827, 4828
Pêcheries (Comité des), 2569
Pologne (La), la Galicie et l'Ukraine, 2446
Postes (Le ministre des), 1012
Pratt (Lieut.-col.) (Déclaration visant le Haut commissaire à Londres), 676
Prêts au gouvernement impérial, 1262
Prince de Galles (Annonce de la visite du), 2742
Procès-verbaux et Journal de la Chambre, 42
Provinces (Les subventions aux), 777

White (L'hon. Sir Thomas)—*Fin.*
Questions et réponses (Procédure relative aux), 677
Rapatriement des fils de cultivateurs, 146
Rapports non encore déposés, 922
Read (J.) décédé (Eloge de), 1255
Recettes et dépenses fédérales, 1264
Relations industrielles, 1308, 1355
Remèdes brevetés (La taxe de guerre sur les), 1149
Représentation (Modification de la loi de), 653
Roumanie (Ouverture de crédits à la), 1680, 1683, 2914
Routes (Amélioration des), 4570, 4571, 4572, 4573
Sénat belge (Dépêche du) au Sénat canadien, 2039
Secours mutuels (Sociétés étrangères de), 1629
Service civil (Réorganisation du), 2043
Service militaire, 1207
— (Insoumis du), 2347
Service de santé militaire (Allégations du général Smart), 534
Sharpe (Décès du lt.-col.), 3
Soldats condamnés aux travaux forcés en Angleterre, 1067, 1207, 1491
— (Distractions et occupations des) en attendant l'embarquement, 677
— (Rétablissement des) dans la vie civile, 1012
Subsides (Affaires indiennes), 4834, 4847, 4852, 4853
— (Finances), 4636, 4637, 4638, 4639, 4640, 4643, 4644, 4646, 4647, 4648
Tarif douanier (Modification du), 4134, 4149, 4150, 4152, 4153, 4154, 4155, 4156, 4157, 4158
Taxe de guerre sur les bénéfices industriels, 1015, 4134, 4135, 4136, 4137, 4138, 4139, 4140, 4141, 4149
Taxe de guerre sur le revenu, 4149
Taylor (Mort du sénateur), 920, 921
Titres honorifiques (Abolition des), 1515, 1520, 1535, 2495, 2729, 2844, 2846
Traité de paix (Approbation du), 2293, 2294
Troupes d'outre-mer (Administration des), 2975
Ukraine (L'), la Galicie et la Pologne
Unions ouvrières dans l'Ouest, 1394

White (Wm Henry) (Victoria) (Alberta):
Droits douaniers (Réduction des), 851
Elections fédérales, 4787, 4791, 4792, 4793, 4794, 4807, 4809
Gendarmerie du N.-O. (Subsides de la), 2418, 2419, 2429, 2430

White (Wm Henry)—*Fin.*
Nationalité britannique, naturalisation, étrangers, 4280, 4281, 4419, 4421, 4428
Semence (Garantie des emprunts pour achat de grains de), 1079
Soldats (Etablissement des) sur des terres, 3999

Wigmore (Rupert Wilson) (Saint-Jean-et-Albert):
Accidents du travail (Services de l'Etat), 735
Charbonniers sur la route Sydney Saint-Laurent, 3605
Hygiène publique (Création d'un ministère d'), 1240, 1241
Saint-Jean (Commission pour le port de), 4457
Service à vapeur entre Grand-Manan et la terre ferme, 1351

Wigmore (Rupert Wilson)—*Fin.*
Soldats invalides (Préférence à accorder pour fonctions de l'Etat aux), 1036
Soldat (Rétablissement du) dans la vie civile (Subsides), 2884

Wilson (James Robert) (Saskatoon):
Agriculture (Expériences de Seager Wheeler dans la culture du blé), 3094, 3095
Budget, 3671, 3676
Chemins de fer nationaux (Cie des), 1473
Habitations à bon marché, 2648, 2662, 2663
Pensions militaires (Modification de la loi des), 4453
Routes (Amélioration des), 771

Wilson (Gordon Crooks) (Wentworth):
Chemins de fer (Modification de la loi des), 4308

Wright (Henry O.) (Battleford):
Budget, 3722, 3724